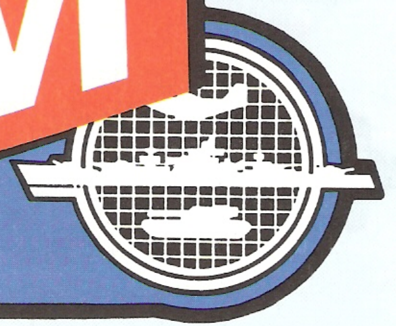
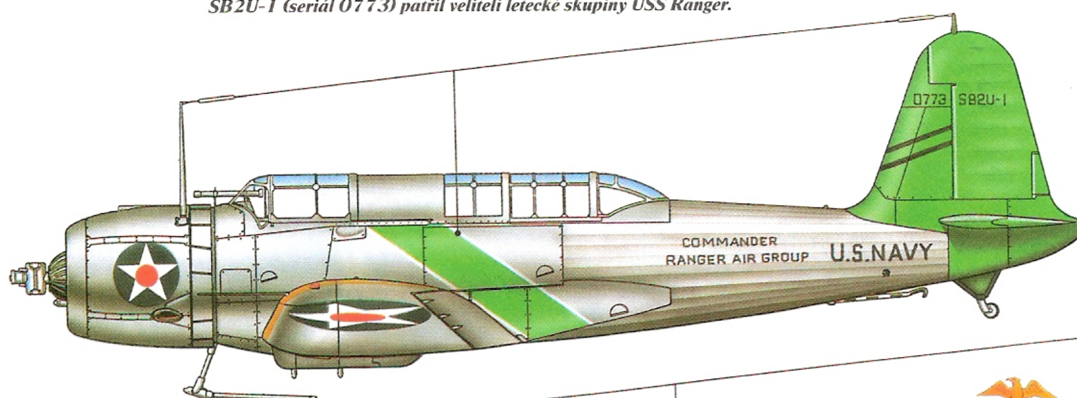
Ročník III. 1993

HPM

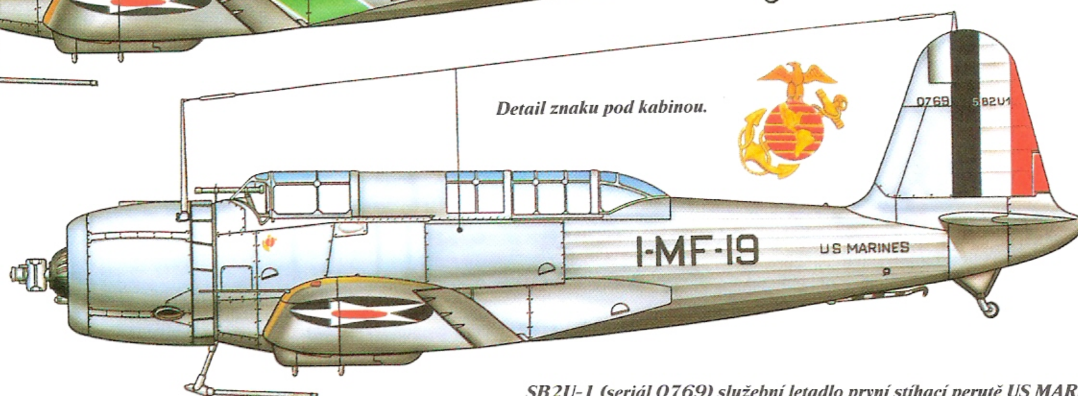


12

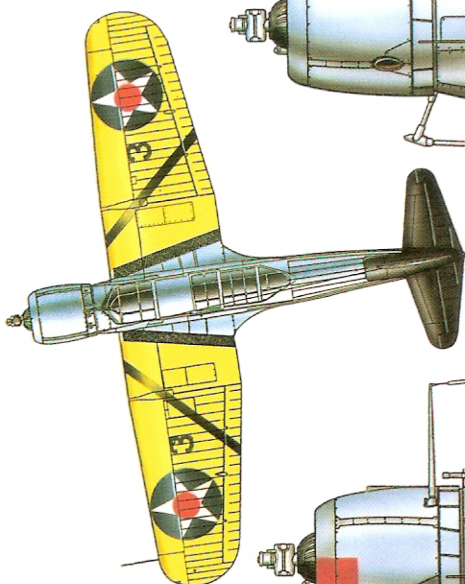
SB2U-1 (seriál 0773) patřil veliteli letecké skupiny USS Ranger.



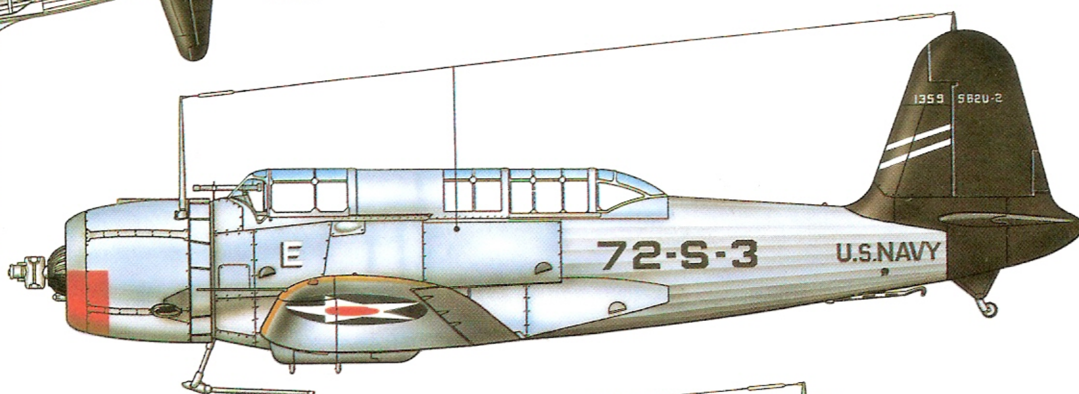
Detail znaku pod kabinou.



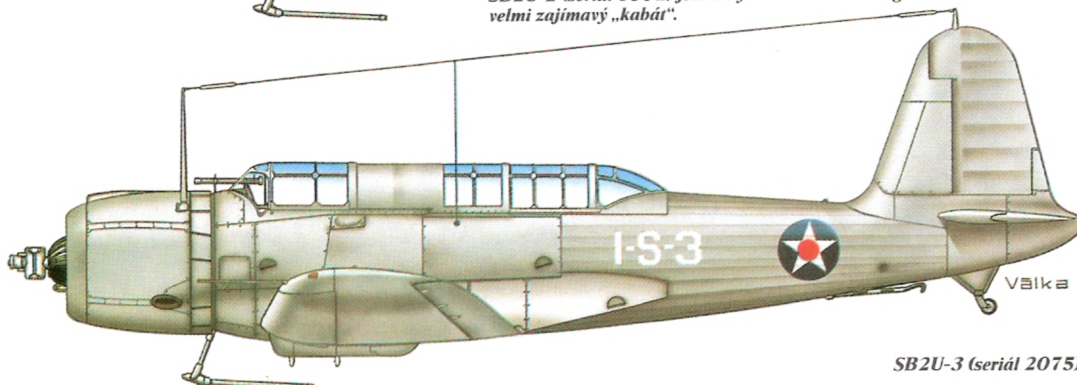
SB2U-1 (seriál 0769) služební letadlo první stíhací perutě US MARINES 1940.



SB2U-2 (seriál 1359) 72. perutě z let. lodě Wasp — ukázka klasické předválečné kamufláže letadel US. NAVY.



SB2U-2 (seriál 1352) jednotky VB-2 z VSS Lexington dostal v rámci Barclayových kamuflážních experimentů velmi zajímavý „kabát".



SB2U-3 (seriál 2075) jednotky VMSB-131, květen 1941.



- HPM Historie a plastikové modelářství
  Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu – 46 642
- Registrační značka – Mk ČR 5340
- Vychází – měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vydavatelství HPM s.r.o., Jerevanská 3, 100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00–15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte – Inzerce HPM

Tiskárna: Východočeské tiskárny, s.p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
ISSN 1210–1427

History and plastic modelling issued monthly by HPM ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02–73 79 892

Editorial & Production Staff

- Managing Editor – I. Pejčoch
- Modelling Editor – V. Janovský
- Technical Editor – M. Mamula
- Art Editors – V. Leimer
- Graphic Editor – Jams

Printed in Czech Republic by Východočeské tiskárny, s.p. provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:

Připravujeme do čísla 1/94
- **SB2U Vindicator**
- **Japonský lehký tank vz. 95 Ha–Go**
- **Ján Režňák**
- **Slovenský Su25**
- **Nabídkový list zásilkové služby HaPM**



Titulní stránka: Izraelský raketomet na podvozku tanku Sherman (foto D. Petz)

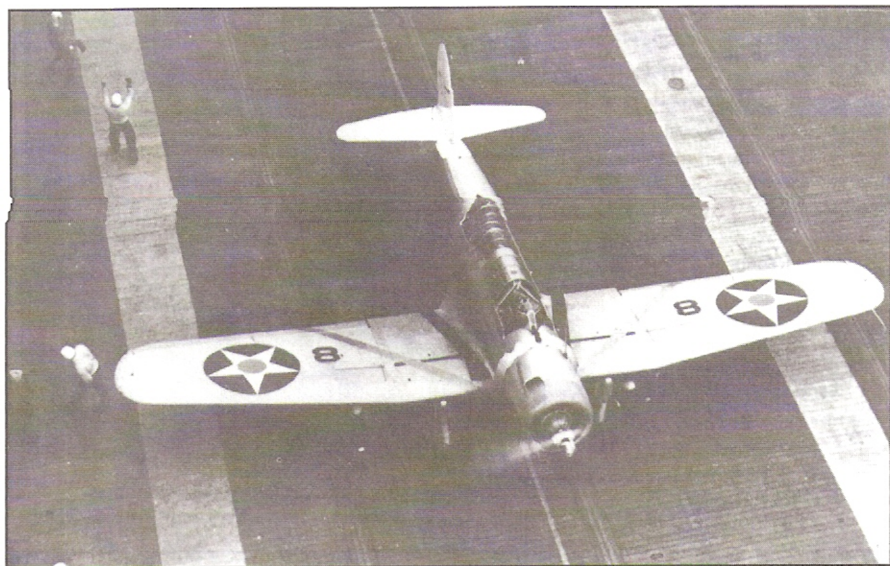
● Předplatné ● Předplatné ● Předplatné ● Předplatné ●

Předplatné na celý rok 1994 činí 330,– Kč. Předplatné na 1/2 roku činí 180,– Kč.
Složenka typu A byla přiložena v čísle 11/93. Předplatné si lze rovněž zajistit zaplacením příslušné částky přímo na adresu redakce HaPM s.r.o., Jerevanská 3, 100 00 Praha 10.
Pro slovenské čtenáře je přiložena informace o předplatném výhradním zástupcem HaPM pro Slovenskou republiku firmou HT model, Vodárenská 54, 058 01 Poprad v tomto čísle.

Upozornění:
Do čísla 1/94 bude vložen nový nabídkový seznam zásilkové služby HaPM, kde naleznete výrobky firem Dragon, Ventura, GM Replicast, HiPM, Eduard a dalších, včetně publikací a modelářských doplňků.

Šťastné a veselé prožití vánočních svátků a splnění všech i nejtajnějších přání v roce 1994 Vám přeje redakce HaPM.





VOUGHT SB2U VINDICATOR (V-156)

Zdeněk Pátek
Pavel Šipka (LHS)
Martin Stluka

ÚVOD

Již před polovinou třicátých let se stávalo zřejmým, že dvojplošné letouny prakticky vyčerpaly své možnosti a že již poměrně blízká budoucnost bude v civilní i vojenské oblasti patřit jednoplošníkům.

Větších potenciálních možností jednoplošníku si byl v roce 1934 vědom i Výbor amerického námořnictva pro letectví (US Navy's Bureau for Aeronautics) při vyhlašování soutěže na nová průzkumná, bombardovací a torpédonosná letadla. Technické požadavky soutěže totiž, přes tehdy běžné pochybnosti o možnosti postavit jednoplošník vhodný pro službu na letadlových lodích, nepředepisovaly počet nosných ploch. Pochyby o vhodnosti jednoplošníků pramenily především z jejich podstatně vyššího plošného zatížení, a tedy vyšší vzletové i přistávací rychlosti. Vyšší rychlosti prodlužovaly rozjezd i dojezd a rovněž pilotáž letounu zejména při přiblížení na přistání byla náročnější.

Váhavost námořnictva podpořily i nepříznivé výsledky zkoušek s prototypy jednoplošných stíhaček Curtiss XF-12C-1, Northrop XFT-1 a Boeing XF7B-1.

Jak bylo tehdy ve Spojených státech obvyklé, soutěže na nové letouny se zúčastnila celá řada projektů.

Firma Chance Vought Aircraft (spolu s další drakařskou firmou Sikorsky, výrobcem motorů Pratt & Whitney a výrobcem vrtulí Hamilton Standard součást koncernu United Aircraft Corporarion) navrhla palubní letoun v kategorii Scout Bomber, tedy průzkumný a bombardovací letoun. Přitom termín bombardovací letoun tehdy v americkém palubním letectvu zcela automaticky znamenal střemhlavý bombardér.

Návrh týmu vedeného Rexem Beiselem představoval elegantní jednomotorový jednoplošník se samonosným křídlem. Kromě koncepčně velmi moderního poloskořepinového křídla se letoun vyznačoval i dalšími moderními prvky: hydraulicky vysunovanými vztlakovými klapkami, samonosnými ocasními plochami, zcela zakrytou kabinou, hydraulicky zatahovaným podvozkem, prstencovým krytem motoru NACA, stavitelnou vrtulí s konstantními otáčkami. V konstrukci byly zastoupeny i osvědčené klasické a v té době již rychle zastarávající prvky, především plátěný potah křídel od nosníku k odtokové hraně a příhradový trup ze svařených ocelových trubek potažený plátnem. Posádka byla dvoučlenná, tvořená pilotem a střelcem–pozorovatelem–radistou.

Podle firemních údajů měl být letoun schopen plnit úkoly blízkého i dalekého průzkumu (s přídavnou nádrží) a bombardování ze střemhlavého i vodorovného letu.

Jednoplošník vyslaly do soutěže ještě další čtyři firmy. Kromě námi sledovaného Voughtu s přiděleným námořním označením XSB2U–1 byl zkoušen i Brewster XSBA–1, Northrop XBT–1, Douglas XTBD–1 a Hall XPTBH–2. Až na plovákový dvoumotorový Hall se jednalo o jednomotorové jednoplošníky. Kromě Hallu nakonec všechny prototypy vedly až k sériově vyráběným letounům. Typ firmy Douglas se vyráběl s označením TBD–1 a stal se prvním jednoplošníkem amerického námořnictva zavedeným v řadové palubní službě. Ještě na začátku války tvořil jádro palubního torpédového a bombardovacího letectva a pod bojovým jménem Devastator zasáhl do prvního období války v Tichomoří. Další vývoj Northropu XBT–1 vedl přes sériový BT–1 až k velmi významnému typu Douglas SBD Dauntless (továrna Northrop Corporation se mezitím stala jedním ze závodů firmy Douglas). Malé sériové výroby se s označením SBN–1 dočkal v Naval Aircraft Factory i Brewster.

Do soutěže se zapojilo i pět dvojplošníků, dva firmy Great Lakes (XB2G-1



První prototyp XSB2U–1 v letu.
First XSB2U–1 prototype in flight.

a XTBG–1), Grumman XSBF–1, Curtiss XSBC–3 a Vought XSB3U–1. Jak vidět, vedení Voughtu se rozhodlo zvětšit naději firmy na úspěch i tím, že zkusilo štěstí s oběma koncepcemi. Do sériové výroby se dostal pouze Curtiss, známý i pod bojovým jménem Helldiver; námořnictvo nakonec přece jen dalo přednost pokrokovějším jednoplošníkům.

TECHNICKÝ VÝVOJ

Prototyp

Zakázku na postavení prototypu podepsalo námořnictvo 10. října 1934. Hodnota zakázky činila 123 tisíce dolarů, prototyp měl vzlétnout do 1. srpna 1935. Součástí zakázky byla i stavba makety ve skutečné velikosti pro celkové ověření konstrukce a pro ověření instalace požadovaného vybavení.

Termín firma Vought nedokázala splnit. Prototyp XSB2U–1 (tovární označení znělo V–156) se vznesl na letišti v Hartfordu v Connecticutu až 4. ledna 1936 řízen Paulem Bakerem.

Byl vybaven dvojhvězdicovým čtrnáctiválcovým motorem Pratt & Whitney R–1535–78 (Twin Wasp Junior) o maximálním výkonu 522 kW. Motor poháněl přes reduktor dvoulistou vrtuli s konstantními otáčkami Hamilton Standard o průměru 3,353 m.

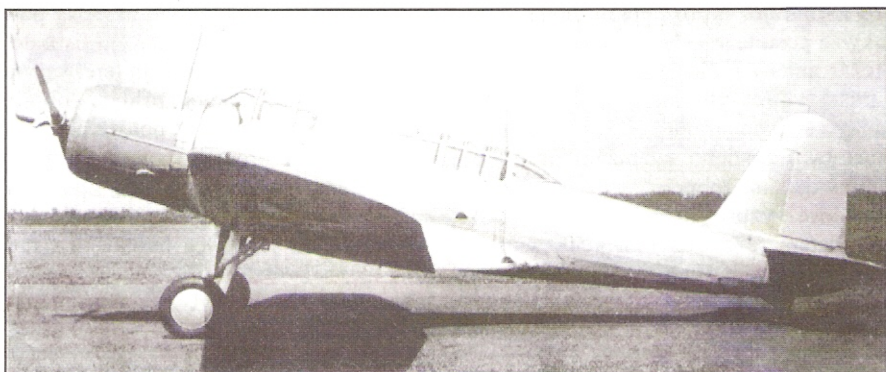
Vnější části křídla byly pro zmenšení rozpětí při parkování sklopné. Sklápění prováděla pozemní obsluha pomocí speciálního mechanického zvedáku.

Neobvyklým prvkem bylo spojení křidélek s podvozkem, při vysunutí podvozku se automaticky obě křidélka sklonila dolů o 10 stupňů, a tím působila i jako vztlakové klapky. Zůstala jim přitom i nadále možnost plných výchylek pro řízení letounu.

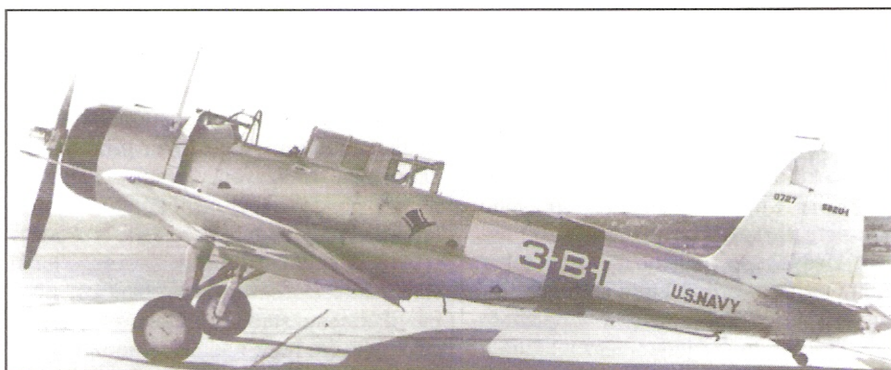
V dubnu prototyp přelétl do Anacostie ke zkouškám prováděným námořními piloty. 1. května se vrátil k firmě na opravu částí potahu zvlněných při vybírání střemhlavých letů. Při této příležitosti byl zesílen překryt kabiny přidáním dalších výztuh a byla namontována vrtule o průměru 3,048 m.

Od 14. května létal prototyp v námořním zkušebním středisku v Dahlgrenu ve Virginii. Zkoušky ukončila katastrofa 20. srpna, kdy při zkouškách pádové rychlosti prováděných ve výšce pouhých 300 m přešel letoun do vývrtky a zřítil se. Posádka, námořní pilot a firemní zkušební technik, zahynula.

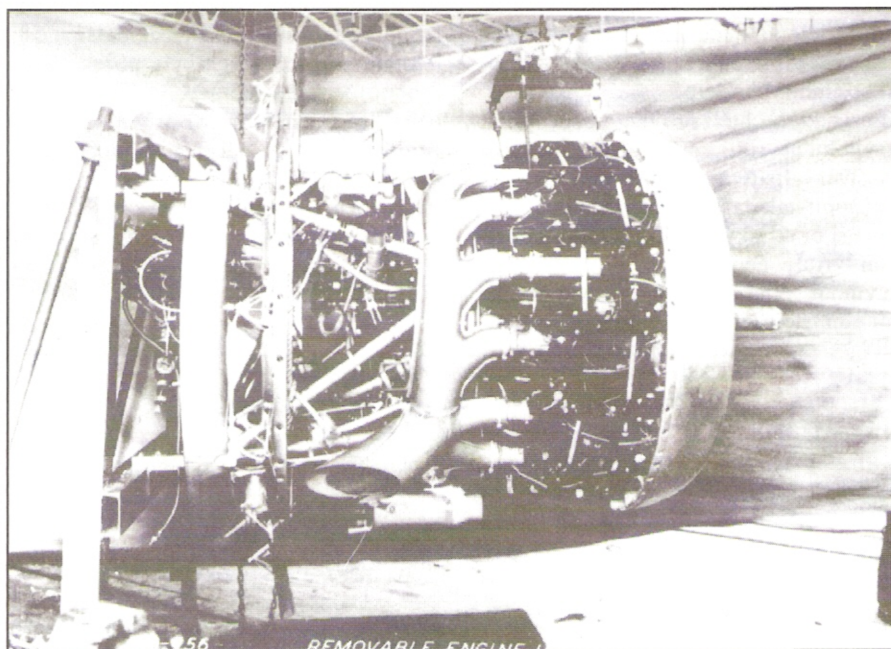
Záměrem námořnictva zavést letoun do výzbroje událost neotřásla. 26. října 1936 uzavřelo s Voughtem smlouvu na 54 letouny SB2U–1 v celkové hodnotě 2 240 995 dolarů.



Tovární foto sériového V–156.
Factory photo of the production V–156.



SB2U–1 velitele 3. bombardovací perutě z letadlové lodě Saratoga.
SB2U–1 of the commander of VB–3 aboard USS Saratoga.



Motor Pratt & Whitney R–1535.
Pratt & Whitney R–1535 engine unit.

SB2U–1

První sériový kus dostala 13. prosince 1937 bombardovací letka VB–3 „High Hats" z letadlové lodi Saratoga. Poslední SB2U–1 byly námořnictvem převzaty 8. července následujícího roku.

Od prototypu se lišily především instalací motoru R–1535–82 o maximálním výkonu 615 kW. Vrtule se vrátila k původnímu průměru 3,353 m. Změnil se i kryt motoru, vysoko na jeho pravou stranu přibyl pomocný vstup vzduchu

pro karburátor a pro chladič oleje. Výfuky se posunuly výše a dozadu.
Stožár antény radiostanice byl přesunut z místa v překrytu mezi kabinami posádky na levou stranu přídě.
Opět bylo zesíleno vyztužení překrytu kabiny dalšími žebry.
Hlavňová výzbroj byla tvořena pevným kulometem ráže 7,62 mm s 500 náboji v pravém křídle (kulomet střílel mimo okruh vrtule) a pohyblivým kulometem stejné ráže s 600 náboji v zásobnících pro pozorovatele.
Na výklopné vidlici pod trupem mohla být nesena bomba do 454 kg nebo mohly být neseny dvě bomby, každá do 227 kg, pod křídly vně podvozkových noh. Místo bomby mohla být pod trupem zavěšena palivová nádrž, která k objemu 492 l standardní trupové nádrže přidávala dalších 189 l.
Firma Vought uváděla možnost zástavby dalšího kulometu ráže 7,62 mm do levého křídla i možnost náhrady pravého kulometu zbraní ráže 12,7 mm s 200 náboji. Uváděla se i možnost zástavby kanónu Oerlikon ráže 20 mm s 45 náboji.
Největší problémy způsobil v počátečním období služby jeden ze základních bojových prvků letounu – střemhlavý let. Námořnictvo tehdy používalo strmý střemhlavý nálet na cíl jako zcela standardní způsob útoku. Již při projektování bylo zřejmé, že aerodynamicky jemný letoun bude muset být vybaven účinným prostředkem pro řízení rychlosti střemhlavého letu.
Konstruktéři chtěli pro tento účel využít stavitelnou vrtuli, měla dostat možnost nastavení listů na téměř nulový úhel a působit tak jako aerodynamická brzda. Při praktických zkouškách se používání vrtule neosvědčilo – nedařilo se vyvinout plně vyhovující hydraulické ani elektrické regulátory vrtule, ovládání vyžadovalo příliš mnoho pilotovy pozornosti, pro správné přestavění listů do polohy „brzda" musel letoun letět velmi pomalu. Při prudkém přidání plynu s listy vrtule v „brzdicí" poloze pak bylo snadné zase přetočit motor. Nakonec byl systém využívající vrtuli opuštěn, aniž by se podařilo dovést jej do podoby použitelné na sériových letounech v řadové službě.
Jako další řešení byly zkonstruovány deskovité aerodynamické brzdy, které se vyklápěly o 90 stupňů z horní strany křídla. Ale ani klapky nevyhověly požadavkům. Byly příliš účinné, pro udržení obvyklé rychlosti střemhlavého letu bylo nutné letět na plný plyn. Navíc víření způsobené vysunutými brzdami působilo silné třepání křidélek, nehledě k přírůstku hmotnosti 63 kg. Chvění křidélek se podařilo odstranit rekonstrukcí brzd, při které byla plná deska nahrazena soustavou „prstů". Námořnictvo přesto nebylo spokojeno a jeho letouny létaly nadále bez brzd. Nakonec v listopadu 1939 admirál Towers, který stál v čele Bureau of Aeronautics, připustil změnu standardního postupu při střemhlavém letu, nadále se používal let s mírnějším úhlem dráhy a jako brzda se vysouval podvozek.

SB2U–2

27. ledna 1938 zadalo námořnictvo firmě Vought objednávku na dalších 58 letounů. Na letounech byly požadovány drobné vnitřní úpravy, a proto bylo označení změněno na SB2U–2.
První letoun dostalo námořnictvo 29. srpna 1938.
V provozu způsobila nová verze drobné problémy, protože se ukázalo, že konstrukční úpravy způsobily nezaměnitelnost některých dílů letounu s díly starší verze SB2U–1.

V–156F

Ve druhé polovině třicátých let začalo, vlivem stále zřejmější hrozby sousedního Německa, překotné posilování francouzského vojenského letectva. Kromě rozsáhlého vývoje nových letadel se francouzští činitelé, vědomi si časové tísně, zabývali i možnostmi nákupu letounů v zahraničí.
Představitelé Aéronavale, letecké složky válečného námořnictva, moderně vyhlížející letoun Vought záhy zaujal. O dodávku do zahraničí měla zájem i firma Vought, která v té době neměla vyhlídku na další objednávku pro americké námořnictvo po dokončení série SB2U-2. Pro podpoření francouzského zájmu vystavovala letoun na pařížském aerosalónu v říjnu 1938.
22. února 1939 objednala francouzská vláda 20 kusů modelu označeného V-156F. Sloužit měly na letadlové lodi Béarn.
Události v Evropě dostaly hrozivý spád. Francie stupňovala zbrojení, v květnu 1939 objednala dalších 20 kusů Voughtu V–156F.
Letouny pro Francii se odlišovaly instalací brzdicích klapek zamítnutých americkým námořnictvem. Nenesly pod trupem výklopnou vidlici na odhoz pumy (její konstrukci Američané utajovali), místo ní se měla používat francouzská Alkan, ale k její montáži do ukončení bojů v červnu 1940 prakticky nedošlo. Americké kulomety byly nahrazeny francouzskými Darne ráže 7,5 mm, na rozdíl od amerických letounů byl pevný kulomet montován v obou polovinách křídla.
I vnitřní vybavení a přístroje odpovídaly francouzským předpisům. Letouny byly vybaveny francouzskými radiostanicemi, přístroji se stupnicemi v metrických jednotkách, plynová páka měla



V–156–F letky AB–1.
V–156–F of the AB–1 flight.



Francouzský V–156–F.
French Navy V–156–F.

obrácený smysl chodu než u amerických modelů, plyn se přidával posouváním páky vzad.

Motor byl typu Pratt & Whitney R-1535-SB4-G, což byla civilní verze vojenského R–1535–96.

Letouny byly dopravovány lodí v rozebraném stavu. Montáž a zálety se prováděly na letišti Orly u Paříže. První kusy dorazily lodí do Le Havru v červenci 1939, první zálet se uskutečnil v Paříži 6. srpna 1939. Poslední letouny byly dodány v listopadu.

28. března 1940 zadala francouzská vláda objednávku na dalších 50 kusů letounu, dodávky měly začít na začátku roku 1941. Po zhroucení Francie v červnu 1940 převzala objednávku Británie.

SB2U–3

Poslední sériový SB2U–1 upravila továrna tak, aby splňoval požadavky letectva námořní pěchoty (US Marine Corps) na dálkový průzkumný letoun.

Znamenalo to především zvýšit množství paliva. Objem trupové nádrže byl zvětšen a v centroplánu byly vytvořeny další tři integrální nádrže, tehdy stále ještě nijak nechráněné. S dvěma přídavnými nádržemi po 189 litrech mohl letoun nést až 1552 l paliva.

Hlavňová výzbroj byla zesílena. Křídlo mohlo nést čtyři kulomety ráže 12,7 mm, obvykle byl ale montován pouze jeden. I ráže pozorovatelova kulometu byla zvýšena na 12,7 mm.

Letoun dostal rovněž kování pro instalaci plováků místo kolového podvozku.

Úpravy doprovázené růstem hmotnosti si vynutily i zesílení konstrukce. Navíc si změny hmotnosti a jejího rozložení vyžádaly pro udržení řiditelnosti letounu i zvětšení rozpětí vodorovné ocasní plochy z 4,06 m na 4,62 m. Prázdná hmotnost letounu vzrostla oproti SB2U–1 celkem o 169 kg.

Motor byl typu Pratt & Whitney R–1535–02 o výkonu 615 kW.

XSB2U–3 byl zalétán v únoru 1939 s kolovým podvozkem. Záhy dostal v továrně plováky Edo a do dubna byl zkoušen jako plovákový. Potíže s řiditelností a stabilitou při pojíždění po hladině byly řešeny montáží kýlové plochy pod trup a zvětšením kormidel na plovácích.

Nakonec námořnictvo pro svoji pěchotu objednalo 25. září 1939 57 letounů, všechny v provedení s kolovým podvozkem.

První kus byl dodán až 26. února 1941, kupodivu v provedení s plováky. Brzy byl ale přepracován do podoby s kolovým podvozkem.

K bojovým jednotkám byly SB2U–3 dodávány od 14. března.

Dolet letounu se zvětšením množství paliva značně zvýšil (až na 4248 km s 1259 kg paliva), ale ostatní výkony se vzrůstem hmotnosti při nezměněném výkonu motoru zřetelně zhoršily. V běžném provozu na letadlové lodi bylo za nejnepříjemnější považováno prodloužení rozjezdu.

V–156–B1 Chesapeake

Jak již bylo zmíněno, 28. března 1940 francouzská vláda objednala třetí blok letounů V–156F, tentokrát 50 kusů. V té době byla firma Vought–Sikorsky (koncern United Aicraft rozhodl o spojení firem Vought a Sikorsky od dubna 1939) vytížena zakázkou na SB2U–3 pro americkou námořní pěchotu, letouny pro Francii měly být dokončovány až začátkem roku 1941.

Když v říjnu 1940 francouzskou zakázku převzala britská vláda, byl první drak již téměř ve stadiu konečné montáže.

Britové však požadovali řadu změn oproti francouzskému provedení. Smysl chodu plynové páky se vrátil k anglo–americkým zvyklostem, letouny byly osazeny přístroji se stupnicemi v anglosaských jednotkách. Vidlicový závěs bomby pod trupem byl opět montován, naopak aerodynamické brzdy byly z křídel odstraněny.

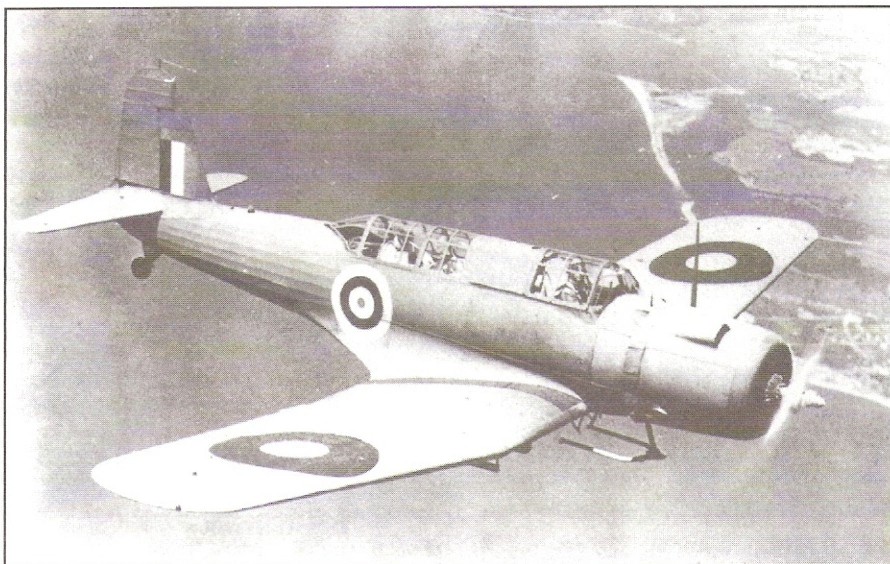
Britové žádali i zvětšení doletu, kromě původní trupové nádrže o objemu 492 l bylo palivo neseno i v centroplánu, kde byla vytvořena integrální nádrž o objemu 473 l.

Britské námořnictvo mělo mlhavou představu o možnosti použití letounu jako obranného prostředku doprovodných letadlových lodí, především proti německým průzkumným a bombardovacím letounům.

Válečné zkušenosti v té době už jasně ukázaly, že takové úkoly nemůže plnit slabě ozbrojený nepancéřovaný letoun. Hlavňová výzbroj byla tedy posílena, letoun nesl v křídle čtyři pevné kulomety ráže 7,62 mm střílející vně okruhu vrtule, každý s 500 náboji. Pilotní sedačka byla pancéřována, další pancéřová deska chránila pilotovu hlavu. Pozorovatel byl chráněn pancéřováním otočné sedačky, zadní části podlahy a zadní přepážky kabiny. Pancéřována byla i zadní část trupové palivové nádrže.

Podvěšená výzbroj mohla být tvořena až třemi bombami po 227 kg.

Letounu s továrním označením V–156–B1 bylo přiděleno bojové jméno Chesapeake (záliv se slavnou přírodní rezervací na atlantském pobřeží USA). První vzlétl v továrně 26. února 1941. O měsíc později byl rozebraný lodí odeslán do Liverpoolu.



V–156–B1 Chesapeake v letu.
V–156–B1 Chesapeake in flight.

Úpravy na „plně bojeschopný letoun" podle britských požadavků způsobily další přírůstek hmotnosti, a tím se opět zhoršily výkony. Při plném zatížení palivem, pancéřováním a třemi bombami po 227 kg vyšplhala vzletová hmotnost až na 4428 kg, přitom výkon motoru se nezměnil. Důsledkem byla například délka rozjezdu za bezvětří 515 m, s plným množstvím paliva, ale bez bomb, činila 335 m, jen se sejmutým pancéřováním a palivem pouze v trupové nádrži se zmenšila na přijatelných 212 m (u původního SB2U–1 v průzkumné verzi byla naměřena 198 m). Návrhy na využití Chesapeaku z krátkých palub doprovodných letadlových lodí se staly prakticky bezpředmětnými.

V osmdesátých letech publikoval hodnocení Chesapeaku britský zkušební pilot E. Brown, který se ve válečných letech podílel na letových zkouškách řady námořních letounů. Chesapeake byl za letu obvykle stabilní okolo všech tří os, ale byl velmi citlivý na rozložení hmotnosti a v určitých konfiguracích se stával zřetelně podélně nestabilním. Například při plném množství paliva a munice, ale bez bomb, bylo nutné pro udržení přijatelné polohy těžiště (a tedy podélné stability) sejmout pancéřování zadní podlahy i zadní přepážky, přistávací hák a z vypouštěcího zařízení v trupu za kabinami vyjmout světlice.

Viditelnost z kabiny byla velmi dobrá, s výjimkou směru dolů, což ale bylo na závadu právě pro střemhlavý útok.

Letoun byl málo obratný, na výchylky křidélek byly potřebné velké síly a celkově měla křidélka malou účinnost. Ačkoliv pro ně nebyl navržen, základní akrobatické prvky (vývrtku, přemet, pomalý výkrut) bylo možné provádět. Vzhledem k „měkkosti" řízení to ale nebylo snadné.

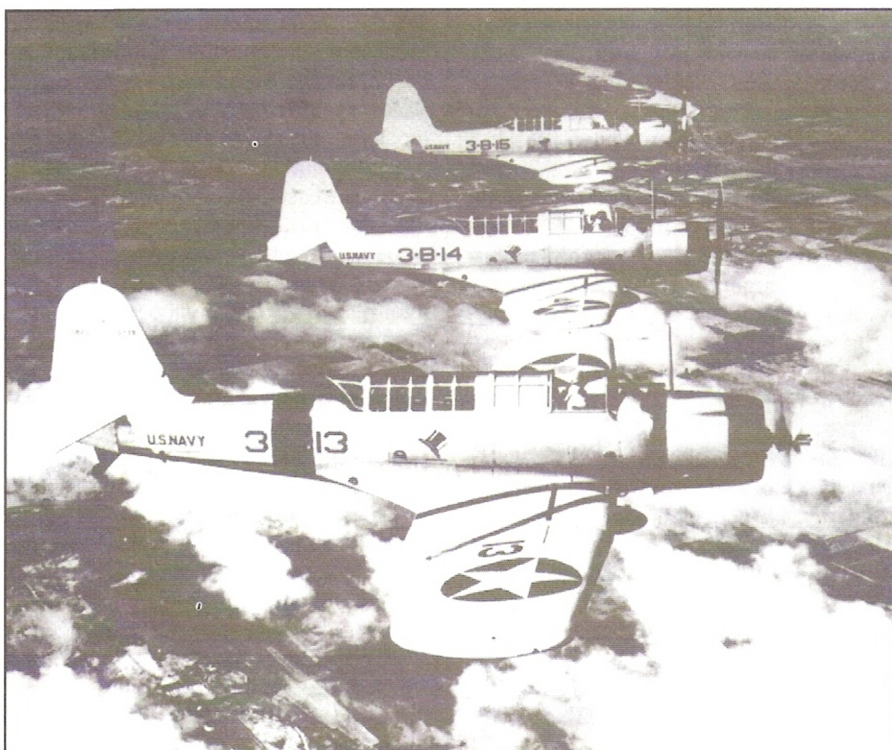
Střemhlavý nálet se prováděl buď pod mírným úhlem se zasunutým podvozkem, nebo pod strmějším úhlem s podvozkem vysunutým, ale vždy se zasunutou vztlakovou klapkou. Maximální přípustný úhel střemhlavého letu se pohyboval okolo 60 stupňů. Velkým nedostatkem byly nevyhovující vlastnosti křidélek, které značně ovlivňovaly přesnost náletu. Křidélka jsou totiž hlavním prostředkem pro korekci chybného zamíření při střemhlavém letu.

Při přiblížení na přistání byl letoun dokonale stabilní, ale otevřené klapky pro výstup chladicího vzduchu z krytu motoru bránily výhledu na palubu a působily mírné chvění ocasních ploch doprovázené snížením účinnosti výškovky. Obvykle se proto přiblížení provádělo s letounem vybočeným vpravo nebo, v rozporu s letovou příručkou, s přivřenými výstupními klapkami vzduchu. Při nezdařeném přistání a opakování okruhu by pak hrozilo přehřátí motoru a klapky bylo nutné okamžitě plně otevřít.

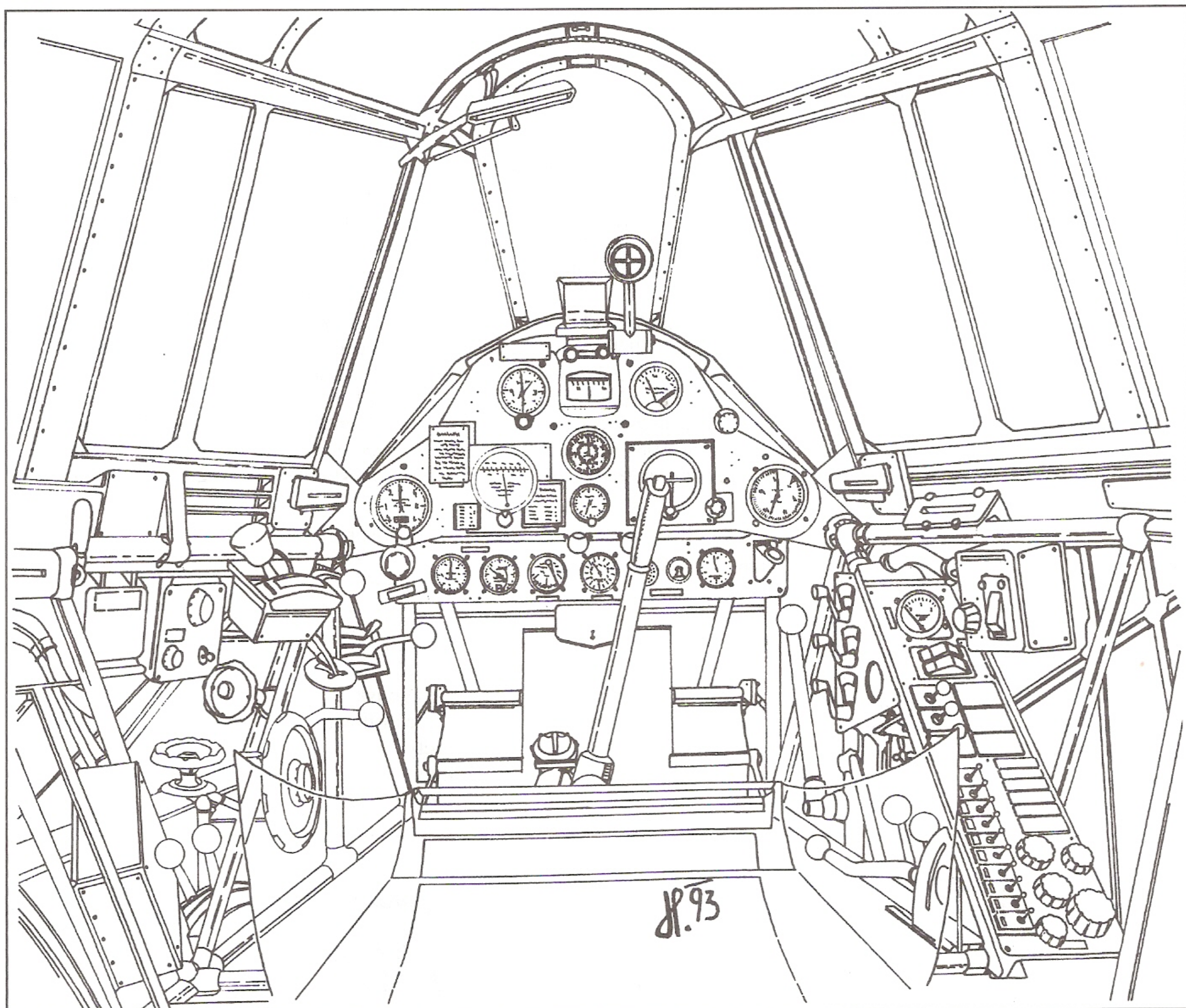
Letoun měl i dobré stránky. Oceňována byla především vysoká spolehlivost motoru i velký dolet, oba parametry u námořního letounu neobyčejně žádoucí.

Celkově byl Chesapeake považován za nepříliš zdařený, ovšem je třeba uvážit, že měřítka roku 1941 či 1942 se vlivem válečných zkušeností i prudkého rozvoje válečné techniky podstatně lišila od měřítek roku 1937.

K poněkud odlišným závěrům dospěli piloti 811. perutě v Lee–on–Solent, bojové jednotky ověřující možnosti bojového využití Voughtu V–156–B1. Uvědomovali si, že Chesapeake (záhy všeobecně přezdívaný Cheesecake) není posledním výkřikem techniky, ale ve srovnání s ostatními letadly námořnictva se jim nezdál nijak zastaralý. Oproti standardně zavedeným Swordfishům byl vybaven všemi prvky moderního letounu, posádka byla umístěna v prostorných uzavřených kabinách a rychlost



Krásný snímek páté sekce 3. bombardovací perutě US NAVY.
Nice in–flight photo of the fifth section of VB–3.



Interiér SB2U–2. *Cocpit of the SB2U–2.*

byla prakticky dvojnásobná. Řadoví piloti se cítili velice zaskočeni, když po několika měsících museli Chesapeaky opustit a vrátit se na pomalé archaické Swordfishe s nepříjemnými otevřenými kabinami.

BOJOVÉ NASAZENÍ

Letadla Vindicator byla bezesporu jedním z méně používaných typů z první vlny jednoplošníků US Navy a US Marine Corps. S odstupem času lze říci, že byla hlavním představitelem „prvního seznámení se s jednoplošníkem" a v okamžiku, kdy bylo vyrobeno dostatek mnohem modernějších Dauntlessů, Vindicatory opustily scénu a skončily jako výcviková letadla. V britské Royal Navy byly Chesapeaky záhy vyhodnoceny jako zbytečná letadla a skončily při vlekání terčů. Trochu trpké bylo jejich nahrazení v první linii archaickými dvojplošnými Swordfishi. Proto paradoxně nejlépe z kariéry Voughtů V–156 vypadá jejich naprosté vybití při bojových akcích v bitvě o Francii a u Midwaye.

Francie

Z Francií objednaných čtyřiceti letadel Vought V–156–F byla dvacet dvě dislokována ve dvou bojových letkách (escadrille, obě o stejném počtu strojů) AB–1 a AB–3, zbytek tvořil zálohu.

AB–1

Po výcviku v Lanvéoc–Poulmic byla letka odvelena do Alprechtu poblíž Boulougne sur Mer. Odtud letka začala od listopadu 1939 provádět námořní hlídkovou činnost. V březnu 1940 přišel rozkaz přemístit letku k palubnímu výcviku na letadlovou loď Béarn do Středomoří. Loď byla přitom prohlášena za zastaralou a operačně nezpůsobilou, proto lze toto opatření brát spíše jako zdokonalovací výcvik. V květnu je letka nazpět v Alprechtu, poté co AB–3, která mezitím převzala její úkoly, byla zdecimována při německém náletu. 20. května prožívá letka první výraznější křest ohněm. U Origny–Ste. Benoite útočí v plné síle na most přes Oise, přitom je napadena německými stíhači, na základnu se vracejí pouze tři Voughty. Minimálně ještě jeden stroj je sestřelen při akcích do příměří. Konec války zastihuje torzo jednotky v Querqueville u Cherbourgu.

AB–3

Se stejným letištěm Lanvéoc–Poulmic je spojen vznik a výcvik (od 1. 12. 1939 do března 1940) i druhé jednotky francouzského námořnictva, která používala V–156–F. V březnu se jednotka přesunula do Alprechtu a převzala úkoly po AB–1. Hlídky nad mořem skončily 10. května po ránu, kdy německé letect-

vo provedlo demolici hangárů, ve kterých byly Voughty ukryty. Tím se AB–3 de facto změnila na pěší jednotku a byla převezena na jih Francie k znovuvyzbrojení záložními letouny. Při útoku Itálie, nebo spíše při začátku válečného stavu mezi Itálií a Francií, byla jednotka již plně bojeschopná, operovala ze základny Cuers na jihu Francie. 13. června letka vzlétla k bombardování italských vojsk. Čtveřici letounů vedené poručíkem Pierretem se podařilo zahlédnout vynořenou italskou ponorku, na kterou následně provedli útok a ponorka se potopila. Po útoku se zase vynořila a odplula na základnu. Opak, tj. zničení ponorky, které tvrdí 99 % podkladů k monografii, naráží na skutečnost, že v uvedeném období italské námořnictvo žádnou ponorku neztratilo.
Patnáctého zničil nálet Fiatů CR.42 na Cuers šest V–156. Tři zbylé stroje pak 17.6. provedly poslední nálet na Porto San Stefano. Torzo jednotky skončilo válku na letišti Hyeres u Toulonu. K escadrille AB–3 se váže i smutná příhoda. Sestřel jednoho Voughtu má totiž na svědomí MS 406 s červenobílou šachovnicí na boku z roje „Romorantin".
Francouzské V–156 při letech nosily pouze bomby pod křídly (nebo alespoň v drtivé většině), protože v průběhu půl roku nebyl erár schopen namontovat na stroje páky pro odhoz bomb pod trupem. Kulomety Darne při bojových akcích neúnavně vytvářely nepřetržitý tok nejrůznějších problémů, kvůli kterým se mimo jiné např. letcům nedoporučovalo při útocích postřelovat nepřítele. Byl to smutný úděl, létat proti nepříteli na strojích, jejichž bojovou hodnotu mohlo výrazně zvýšit třeba i to, že zadní střelec uměl hromsky dobře klít.

"Německé nasazení"

24. července 1940 několik pilotů 610. stíhací perutě RAF ohlásilo útok na skupinu německých (kořistních) V–156 a sestřelení jednoho stroje. Nakonec se zjistilo, že 806. peruť Fleet Air Arm byla přesně ve stejný čas na totožném místě napadena skupinou spitfirů, která sestřelila jeden z letounů Blackburn Skua.

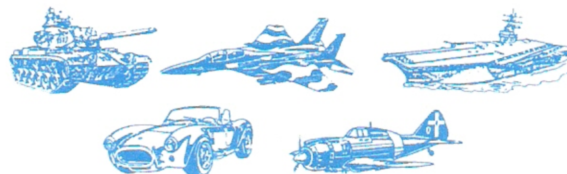
Velká Británie

Zkoušky Chesapeaku ukázaly, že není použitelný pro plánované bojové využití na doprovodných letadlových lodích. Jinou možnost bojového využití se nalézt nepodařilo přes několikaměsíční zkušební provoz z pobřežní základny u námořní 811. perutě. Nakonec to vypadá tak, že příslovečná americká zlomyslnost zaneřádila pár britských letišť padesátkou nepotřebných Chesapeaků. A tak se znovu používaly u cvičných útvarů a u jednotek pro vlek terčů.
Po květnu 1944 již u Královského námořnictva nebyl ani jeden Chesapeake.

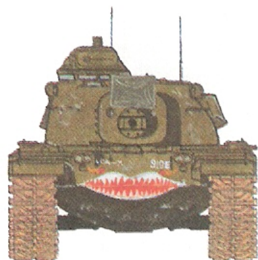
V–156–B1 sloužily u následujících squadron:

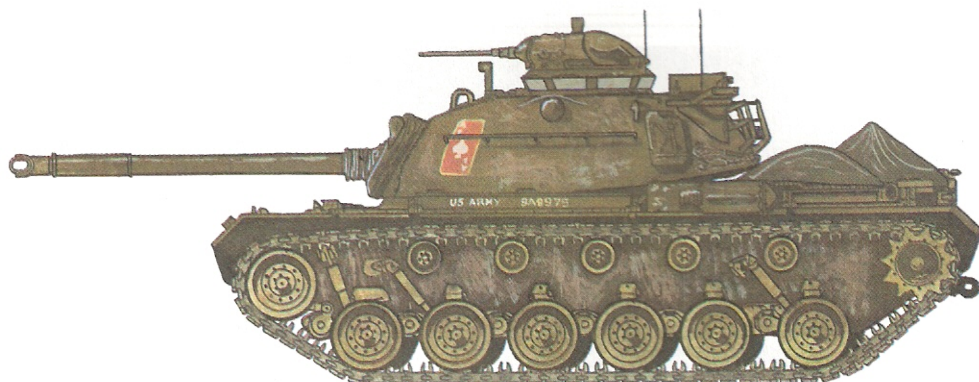
peruť	*doba užívání*	*využití*	*stav*
č. 770	– 5.44	vlekání terčů	několik kusů
771		vlekání terčů	několik kusů
772		vlekání terčů	několik kusů
776		vlekání terčů	několik kusů
778	6.41–11.41	služební zkoušky	několik kusů
784	6.42–7.43	výcvik noč. stíhačů	několik kusů
786	7.41– 43	cvičné lety	několik kusů
787	7.41–	zkoušky	několik kusů
811	7.41–11.41	oper. činnost	14 kusů

(dokončení příště)

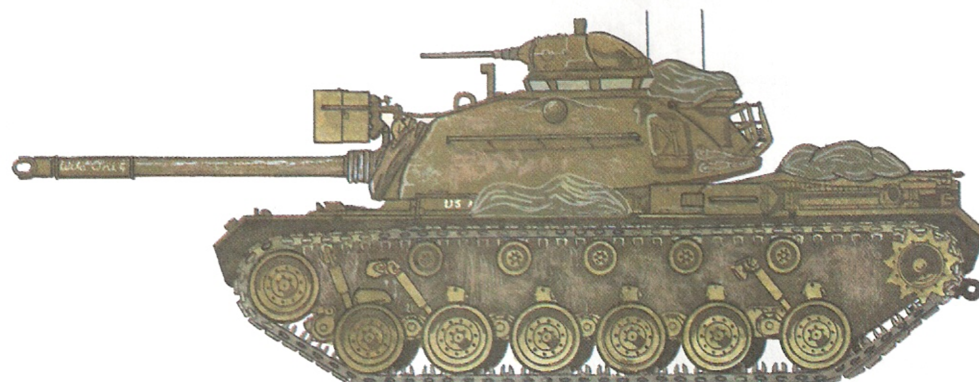


Jiný vietnamský vůz si muži US Army označili karetním symbolem. I tento tank neměl na všech plochách odstín olivové zeleně.

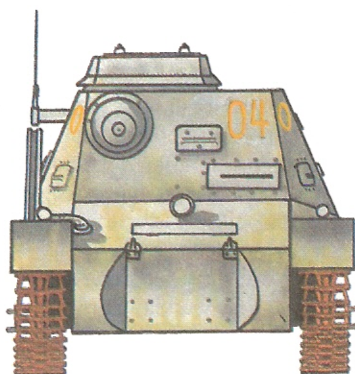


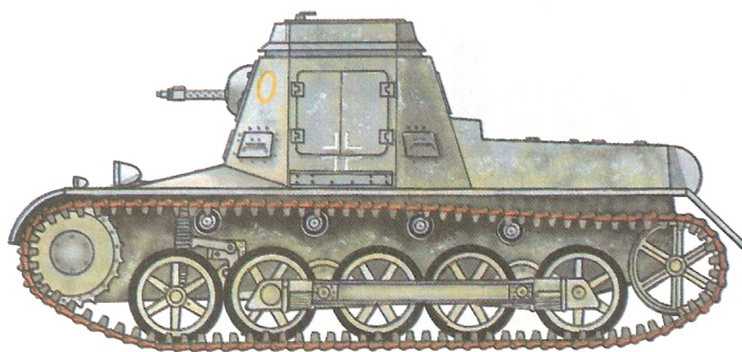


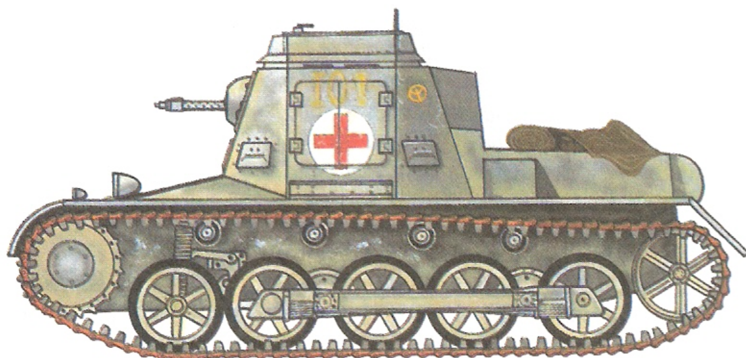
Střední tank M48A3 Patton v olivovém zbarvení na všech plochách. Jeho posádka vzhled tanku vylepšila vytvořením žraločí tlamy na přídi korby.



Jeden z velitelských tanků Panzerbefehlswagen IB v klasickém schématu tmavošedé barvy Panzergrau na všech plochách, v rámci 11. Panzerdivision sloužil v Jugoslávii.



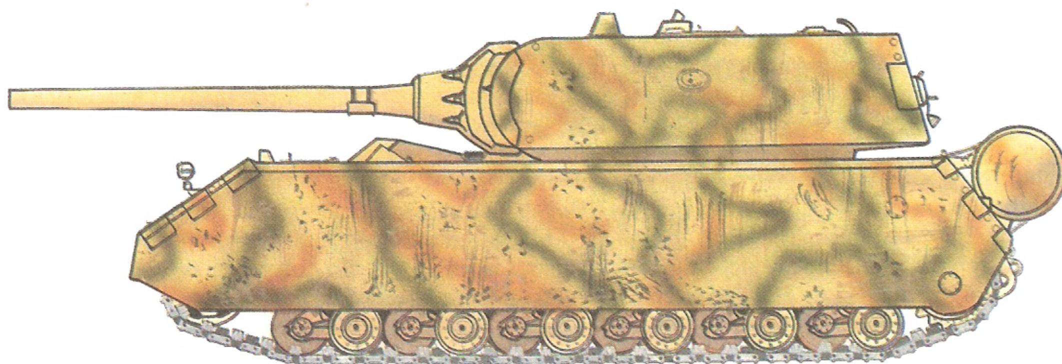


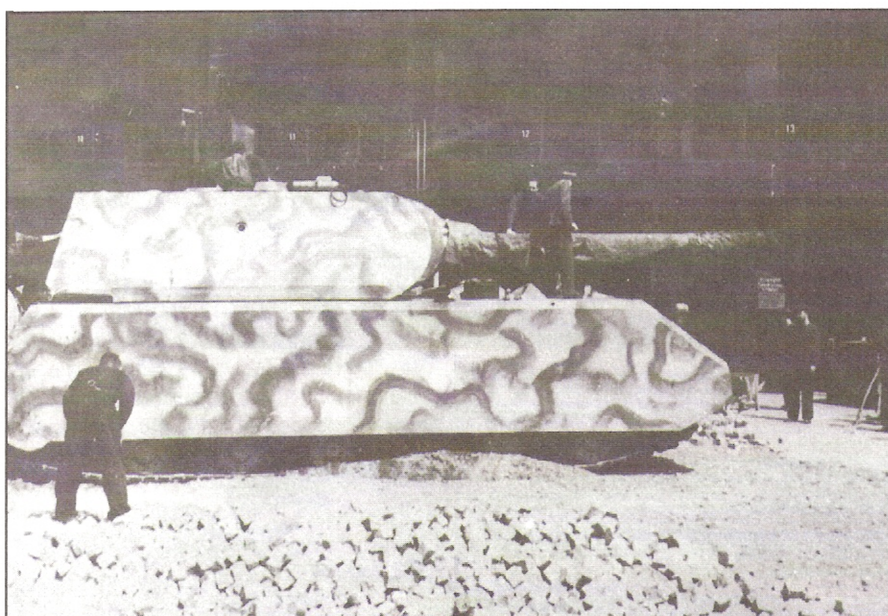




Jiný stroj stejného typu byl použit pro sanitní účely, o čemž svědčí silueta červeného kříže na bocích u 4. Pz. division. Označení bývalé jednotky je setřeno.

Prototypy supertěžkého tanku Maus byly nastříkány základní tmavožlutou barvou Dunkelgelb, přes níž byly naneseny nepravidelné pruhy tmavozelené barvy Dunkelgrun a červenohnědé Rotbraun.





Supertěžký tank Maus

Ivo Pejčoch

Tankoví specialisté vítězných mocností, kteří zkoumali výsledky vývoje německé obrněné techniky po pádu Třetí říše, museli mít pocit, že otevřeli kouzelnou skříňku. Vedle možnosti detailně vyzkoušet celou řadu běžných typů odhalili množství programů, dotažených buď do prototypového stadia, nebo jen do podoby výkresové dokumentace a studií. Sovětští důstojníci tankového vojska jistě fascinovaně hleděli na poškozené prototypy tanku Maus, které jim padly do rukou. Nešlo snad o nějakou superpokročilou konstrukci, úžasné byly gigantické rozměry a nevídaná hmotnost Hitlerových obrněnců. Jejich váha 189 tun je nadřazovala všemu, co do té doby stanulo na pásech (vyjma speciálních civilních strojů) a ani v poválečné historii se již pochopitelně nic podobného ve světě neobjevilo. Přestože šlo o pouhé dva prototypy, pro svou výjimečnost se staly doslova legendami, opředenými publicisty různými mýty. Zmínky o těchto monstrech dokonce najdeme i v knihách zcela odlišných žánrů, než jsou historické studie tankové techniky.

Tanky byly zhruba až do šedesátých let děleny na tři základní hmotnostní kategorie, lehké, střední a těžké. Již za první světové války se objevily projekty kolosů, jejichž rozměry a hmotnost by výrazně překonávaly stávající typy, chráněny mohutným pancéřováním a disponující silnou výzbrojí by podle představ svých duchovních otců tvořily jakési bitevní lodě pozemní fronty. Kupodivu myšlenka na vytvoření podobných obrů nebyla pohřbena s koncem první světové války, za níž se tanková technika nacházela ještě v plenkách, ale čas od času se jim věnovaly konstrukční týmy hlavních velmocí, i když šlo jen o základní studie a skutečně postavené prototypy stály spíše na horní hmotnostní hranici těžkých tanků. U Němců šlo však u mimořádně hmotných tanků doslova o posedlost, vydatně za války živenou Adolfem Hitlerem, u kterého se jednalo v případě supertěžkých bojových prostředků (to se týkalo i námořnictva, zde byly vypracovány fantasmagorické projekty gigantických bitevních lodí) téměř o duševní úchylku. Nebyl to však jen Hitler, kdo stavbu podobných oblud prosazoval, na tomto poli mělo Německo tradici, sahající svými kořeny až do let první světové války. Na jejím sklonku se téměř podařilo dokončit dva prototypy obřího tanku Kollosal o hmotnosti 148 tun. Šlo o bezvěžovou konstrukci s výzbrojí čtyř 77mm kanónů a sedmi kulometů. V krabicovitém vozidle se nacházela dvaadvacetičlená posádka, chráněná pancířem o největší tloušťce 30 milimetrů. Pohonnou jednotku představovaly dva letecké benzinové motory o výkonu 650 koňských sil, souhrnně tedy 1300 koňských sil. Celému programu udělala konec kapitulace Německa roku 1918, po ní byly oba prototypy na příkaz spojenecké kontrolní komise rozebrány a dány do šrotu. Po skončení první světové války mělo Německo zapovězeno obrněnou techniku jak vlastnit, tak i vyvíjet a vyrábět. Aby konstruktéři udrželi krok se světovým vývojem, byly skrytě stavěny prototypy lehkých a středních tanků a tajně zkoušeny v SSSR daleko od nepovolaných zraků. Při přípravě obnovení tankové výroby po nástupu Hitlera k moci se hlavní důraz kladl na střední a lehké typy, vývoj těžkých tanků byl náročnější jak finančně, tak časově a probíhal proto pomaleji, s výjimkou typu NbFz, postaveného v několika prototypech. Na supertěžká monstra se v třicátých letech vážněji nepomýšlelo.

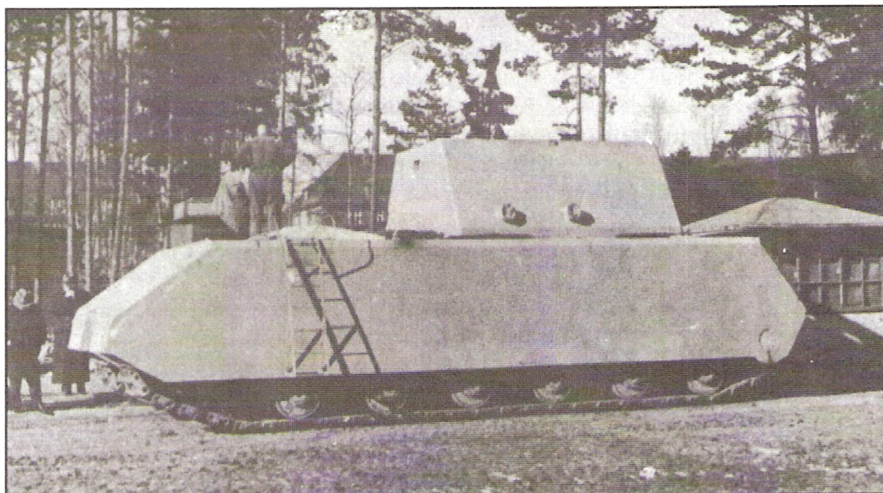
K návrhu supertěžkého tanku se v Německu vrátili až počátkem války, během roku 1941 firmu Krupp rozpracovala rozličné studie silně pancéřovaných velmi hmotných tanků s vahou 110, 130, 150 a 170 tun. Ani jeden z těchto projektů nepřekročil rámec studie.

Za skutečného otce nejtěžších tanků všech dob je však třeba považovat profesora Ferdinanda Porsche, legendárního automobilového konstruktéra, který dal vzniknout slavnému lidovému „brouku“ a po válce založil známou automobilku, nesoucí jeho jméno.

Doktor inženýr Ferdinand Porsche se osobně setkal s Adolfem Hitlerem na půdě Říšského kancléřství 29. listopadu 1941 a vůdce nadchl pro svůj nápad, realizovat silně pancéřovaný tank, mající hmotnost okolo 100 t. S podporou nejvyšších míst Porsche na své studii pracoval s velkou vervou dále, až v květnu 1942 se na nátlak ministra zbrojní výroby Alberta Speera spojil s týmem Kruppova závodu, čímž se zamezilo zbytečnému dublování drahého vývoje. Zprvu bylo pro program použito krycího názvu Mamut, záhy jej však nahradilo jméno Maus (myš), takže příslušní činitelé šli z extrému do extrému. Vojenské označení projektu bylo Typ 205. Zároveň s úvahami o finální podobě budoucího tanku se zpracovávaly studie takzvaného Sturmgeschütz Maus, samohybného děla, nadřazeného dosavadním Sturmgeschütz III a tanku Tiger Maus. V tomto případě mělo jít o supertěžký tank o hmotnost 110 tun, využívající co možná největšího množství

dílů z produkce těžkých tanků Tiger I. Tyto projekty byly záhy zavrženy a nepřekročily rámec počátečních studií. V červnu 1942 byly Hitlerovi předvedeny první konstrukční výkresy typu Maus, tehdy se zvažovala jako hlavní výzbroj buď kanón 150 mm, nebo menší ráže 105 mm. Ve druhém případě bylo možné naložit větší množství střeliva, proto se v raném stadiu vývoje konstruktéři klonili spíše k této možnosti. Sekundární zbraní se měl stát kanón ráže 75 mm. V prosinci 1942 oznámili Porsche a Kruppův zástupce dr. Müller, že do léta 1943 by mohl být realizován prototyp Mause a poté by následovala sériová produkce tempem pěti vozů měsíčně. V průběhu vývoje hmotnost vozu stále vzrůstala, rovněž hlavní výzbroj se přesunula do poněkud jiných dimenzí. Celkem se nyní zvažovaly čtyři návrhy, buď kanón ráže 150 mm, upravený protiletecký Flak ráže 128 mm či jeho prodloužená modifikace shodné ráže, nakonec měl být adaptován námořní kanón ráže 127 mm, původně určený pro torpédoborce. Nakonec byl použit 128mm kanón KwK 44 délky 55 ráží. Napravo od něj byl instalován koaxiální 75mm kanón KwK 44 o délce hlavně 36 ráží. Věž, vyvinutá firmou Krupp byla optimalizována i pro instalaci kanónu ráže 150 mm. Nalevo od 128mm kanónu bylo vytvořeno střeliště pro 7,92mm kulomet MG 34, určený zejména k boji s nekrytou pěchotou nepřítele, která by se snad v boji přiblížila na nebezpečnou vzdálenost k vozidlu. U sériových tanků by se možná použilo pro zvýšení účinnosti namísto kulometu automatického 20milimetrového leteckého kanónu MG 151/20.

V konečné podobě byl Maus řešen jako rozměrný typ jednoduchých hranatých tvarů, na korbě byla umístěna masívní plně otočná věž, v jejíž čelní stěně se nacházela veškerá organická výzbroj tanku. Čelní pancíř vany vozu měl tloušťku 200 mm, její stěny 180 mm a zadní strana 160 mm. Čelo skýtalo pancéřovou ochranu silnou 240 mm, její boky 200 mm a zadní stěna rovněž 200 mm. V zadní části věže se nacházelo pohotovostní skladiště 128mm granátů, bylo jich zde dvacet čtyři, přičemž plný počet ve voze činil osmašedesát kusů. Hlavní skladiště munice se nacházelo pod bojovým prostorem, zde bylo uloženo i 175 75mm granátů, dalších 25 kusů střel této ráže bylo uloženo ve speciálních boxech v interiéru věže, souhrnný počet 75mm munice tedy činil dvě stě exemplářů. Posádku supertanku tvořilo šest mužů, velitel, řidič, dva střelci a dva nabíječi. Na stropě bojového prostoru byl instalován elektricky



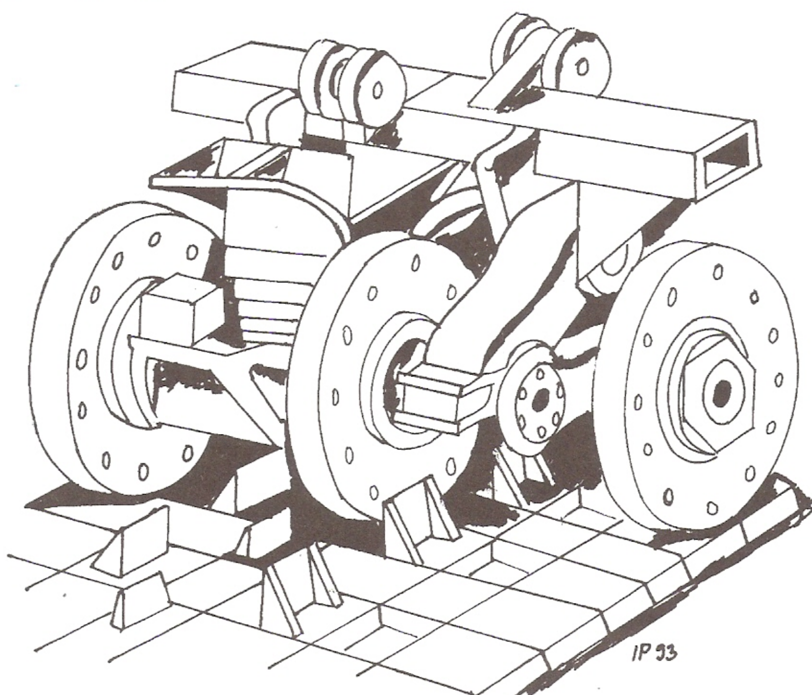
Prototyp tanku Maus se závažím na místě věže.
Maus prototype with added weight in place of the turret.

poháněný větrák. Originálně konstrukční tým vyřešil otázku podvozkové skupiny. Pojezdová kola byla řazena na každé straně vozidla do čtyř řad, přičemž vždy čtyři kola tvořila nezávisle zavěšenou skupinu, představující jakýsi „vozík". Na každé straně podvozku se nacházelo šest těchto čtyřkolých skupin pojezdových kol (pojezdové kolo samo mělo průměr 55 cm). Vrchní část každé skupiny přitom ještě nesla dvě napínací kladky o průměru 10 cm. Každou polovinu podvozku doplňovalo mohutné hnací a napínací kolo. Na neobvykle členitý podvozek byly navlečeny nevídané pásy o šířce 1,10 m. Osobitou kapitolu popisu tanku Maus tvoří jeho pohonná skupina. Profesor Porsche totiž mimo jiné proslul jako neúnavný a nadšený zastánce takzvaného benzinoelektrického pohonu. Ten spočíval v tom, že energie získaná chodem spalovacího motoru nebyla mechanicky převáděna k pohonnému ústrojí, ale motor roztáčel generátor. Ten dodával proud elektromotorům, roztáčejícím pojezdová kola. V případě Mause mělo být použito jednoho spalovacího motoru, jednoho generátoru a dvou elektromotorů. Dlužno říci, že Porsche svou myšlenku prosazoval již dávno před válkou a snažil se ji vyzkoušet i na těžkých nákladních automobilech, dokonce i u osobních vozů. Z bojových prostředků se stal nejznámějším těžký stíhač tanků Elephant, vzniklý z neúspěšného konkurenta Henschellova těžkého tanku Tiger. Porscheho Tiger (P) se ukázal jako nevyhovující a již devadesát vyrobených podvozků s benzinoelektrickými pohonnými skupinami bylo předěláno na zmíněný stíhač tanků. Nicméně Porsche se nenechal odradit a benzinoelektrický pohon prosadil i u projektovaného Mause. Třeba přiznat, že jeho systém měl určité výhody, především plynulejší ovládání těžkého vozidla, na druhé straně se však konstrukce stala složitější s vyšším počtem agregátů, možných původců budoucích poruch. Ani úroveň energetických ztrát nebyla u jeho systému zcela příznivá, navíc vzrostla váha stroje. Velké spory se vedly ohledně hlavní pohonné jednotky, spalovacího motoru. Zprvu se jednalo o použití naftového motoru, postupně se zvažovalo několik verzí přicházejících v úvahu, zvítězil pak motor Daimler Denz MB 507 a z něj modifikovaný MB 517 o předpokládaném výkonu 1200 koňských sil. Druhou možností, za níž zřejmě stál především Albert Speer, byla instalace benzinového motoru, respektive adaptace letecké pohonné jednotky DB 603, určené zejména pro stíhací letouny. Úpravou vodou chlazeného dvanáctiválce do V vznikl tankový motor, modifikovaný pro provoz na 74oktanový benzín. Protože právě tento motor poháněl první prototyp Mause, jsou k dispozici především údaje o výkonech tanku s benzinovou jednotkou. Na silnici kolos dosahoval dvacetikilometrové rychlosti, v terénu pak pouhých třinácti kilometrů. Na komunikaci potřeboval Maus na sto kilometrů jízdy „jenom" 1400 litrů benzinu, v terénu ale žíznivý gigant shltal až 3800 litrů pohonné hmoty! Dvě vnitřní nádrže byly schopny pojmout až 3200 litrů benzinu, pro zvýšení nevalného akčního rádia se na zadní stěnu korby instaloval „soudek" o kapacitě 1000 litrů pohonných hmot (starší publikace uváděly nesprávně 1500 litrů). Maus byl schopen překonat stěnu o výšce 76 cm, stoupání o sklonu 30 stupňů, brodit mohl až do hloubky dvou metrů. Konstruktéři plánovali možnost překonávat v ponořeném a utěsněném stavu s doplňkovým zařízením hloubku až osmi metrů, v praxi

však pravděpodobně nedošlo k realizaci a odzkoušení této myšlenky.

Na výrobě typu Maus se mělo podílet několik velkých subdodavatelů. Korbu a věže produkovala firma Krupp, motor Daimler Benz, elektrické vybavení včetně včetně generátoru a elektromotorů Siemens, stroj kompletovala firma Alkett. Pro nás je bezpochyby zajímavé, že na programu se podílela i plzeňská Škoda, kde se vyráběly podvozkové skupiny. Do konce války tak bylo předáno šest kompletních souprav podvozkových skupin.

1. května 1943 byl Hitlerovi předveden dřevěný model stroje, tehdy již bylo jasné, že jeho hmotnost přesáhne původní propočty, nakonec dosáhla rekordních 189 tun. Montáž prvního prototypu V1 proběhla u firmy Alkett a na Štědrý den 1943 byl stroj hotov. Objevil se však nemilý, ale očekávaný zádrhel, firma Krupp nebyla schopna v dané době dokončit vývoj věže, a tak prototyp dostal místo ní jen pětapadesátitunové závaží, seshora otevřené. Výzbroj pochopitelně nebyla montována. V tomto stavu proběhla většina provozních a jízdních zkoušek na komunikacích i v terénu. První cesty probíhaly u firmy Alkett, brzy se tank přesunul na známou výzkumnou základnu pozemních sil Kummersdorf poblíž Berlína. Odtud byl prototyp odeslán do Böblingenu, kde se nacházelo výcvikové středisko tankového vojska. Zde byl vyzkoušen od poloviny ledna 1944, zprvu nesl pouze zbarvení základní světle šedou barvou, později dostal kamufláž,



Pohled na jeden vozík podvozkové skupiny.
Undercarriage bogie.

používanou na kořistních sovětských tancích. Není zcela zřejmé, proč bylo toto zbarvení zvoleno, ale na fotografiích je zřejmý i srp a kladivo, které na bok korby v Böblingenu domalovali. V červnu 1944 byl stroj zkompletován a s bojovou věží dále testován. To se již stavěl druhý prototyp V2 s motorem DB 517, nejdříve zkoušený pouze bez věže. Koncem války se oba prototypy přesunuly jako kompletní do Kummersdorfu, kde měl probíhat armádní ověřovací program. Pro přesun po železnici se používal speciální čtrnáctinápravový podvalník. Starší literatura občas uváděla i u nás často opakovaný a zakořeněný omyl, že oba Mausy skončily svou životní dráhu v nerovném boji s drtivou přesilou sovětských tanků na předměstí Berlína, kde měly být připojeny k jeho obráncům, zoufale se snažícím odrazit sovětský úder. Pravda je ale jiná. Podle autoritativních německých historiků oba prototypy poškodili technici na Kummersdorfu, aby nepadly blížícím se sovětským oddílům do rukou ve funkčním stavu. Minimálně jeden z nich byl odvezen do SSSR, kde po určité renovaci zaujímá místo v legendární, ale těžko přístupné expozici tankových sil v Kubince. O který prototyp jde, či je-li vozidlo smontováno z dílů obou vozů nebo nacházejí-li se zde oba dva Mausy, není bohužel přesvědčivě známo. V době zkoušek prototypů již nabíhala výroba první desetikusové série tohoto typu, po pádu Třetí říše byly v továrně Krupp nalezeny vany a věže pro několik vozidel.

Podle hodnocení německých techniků, kteří Maus zkoušeli, šlo o sice pomalé, relativně však poměrně dobře manévrující vozidlo. Souhrnně patrně tedy splnil naděje svých duchovních otců, skutečně fungoval a byl schopen boje, o čemž patrně řada kritiků pochybovala. Pozoruhodné je, že v žádném pramenu nelze najít zmínky o tom, jakým způsobem měl být Maus nasazen na frontě. Vzhledem k jeho parametrům by se nejdřív hodil k obranným akcím, kde by však vyžadoval vydatné krytí středními tanky a pěchotou. V podmínkách konce války, s obrovskou spojeneckou převahou ve vzduchu by operace pomalu se valících supertanků neměla patrně naději na úspěch, pro taktické letectvo by nepředstavovala jejich likvidace nijak veliký problém. Pohled na těžce se pohybující masiv oceli, ostřelující své protivníky na bezpečnou vzdálenost těžkým kanónem, by však musel být impozantní.

Pro milovníky „královského" měřítka pozemní techniky, pětatřicetin, je obzvláště potěšující, že stavebnici Mausu začala lisovat firma Dragon a náš dovozce Bílek Hobby Kits jej dodal na český trh. Hned, jak se kit objevil na pultech, neváhal jsem a zakoupil jej, abych s ním mohl širší čtenářskou veřejnost alespoň stručně seznámit. Model, dodávaný pod katalogovým číslem 6007, stojí v našich obchodech přibližně 1000 – 1100 Kč. Po otevření rozměrné krabice se nám naskýtá pohled na 286 dílů, vylisovaných ze světle šedého, dobře opracovatelného plastiku. Až když člověk drží základní díly kitu v ruce a může je porovnat s jinými modely stejného měřítka, uvědomí si, o jaký muselo jít ve skutečnosti gigant. Korba a věž jsou zpracovány poměrně jednoduše bez velkého množství dalších detailů, což však odpovídá reálné předloze. Byl jsem zvědav, jak si výrobce poradí se složitým podvozkovým ústrojím, a musím přiznat, že svou práci odvedl skutečně profesionálně. Podvozkové vozíky vypadají pěkně a jdou snadno sestavit, jako ostatně celý kit, u nějž není třeba použít velkého tmelení. Jen bude lépe zespodu vytvořit buď maketu motoru, nebo jeho vrchní části či alespoň v určité hloubce zaslepit jeho větrací otvory, jímž je vidět do prázdného interiéru kitu. Pásy jsou vylisovány z téže hmoty jako celý kit a po slepení působí velice věrným dojmem. Výhrady lze mít tedy pouze k návodu, který tvrdí, že Mausy zničili Sověti, což zjevně nesouhlasí s německými prameny, a dále prohlašuje že stroj v Kubince kombinuje trup V1 a věž V2, což sice může být pravda, ale zatím to nedotvrzují další objektivní prameny.

Obrázek na titulní stránce skýtá pohled na stroj, kolem něhož hoří zbytky sovětských tanků a u jehož boků se kryjí příslušníci SS a Volkssturmu. Jak již bylo řečeno, žádný z Mausů patrně nebojoval, takže jde spíše o autorovu fantazii a snahu představit tank v bojové scéně. Kamuflážní schéma odpovídá vcelku skutečnosti, avšak návod skýtá možnost umístit na tank obtisky imatrikulačního čísla, trámového kříže koutového provedení a záznamy vítězství jak proužky na hlavni, tak siluetami zničených nepřátel na bocích věže. Obtisky doporučuji vůbec nepoužívat, jejich kvalita je vysoká, avšak oba postavené stroje prokazatelně žádné znaky ani čísla nenesly, byly pouze kamuflovány. Tím méně pak mohly být vyzdobeny insigniemi vítězství, pokud by snad skutečně došlo k jejich souboji se sovětskými protějšky, těžko si lze představit, že v ohni boje posledních hodin války v předměstích Berlína by se někdo zdržoval lezením po svém tanku s kyblíčkem barvy a štětkou. Navíc siluety tanků na boku se téměř vůbec nepoužívaly, posádky v drtivé většině po celou válku zaznamenávaly skóre bílými proužky na hlaveň kanónu. Až na tuto drobnost lze říci, že jde o vynikající model, který je možné každému zájemci o německou druhoválečnou bojovou techniku vřele doporučit. Postavený vypadá ve vitrínce mezi ostatními typy vskutku majestátně.

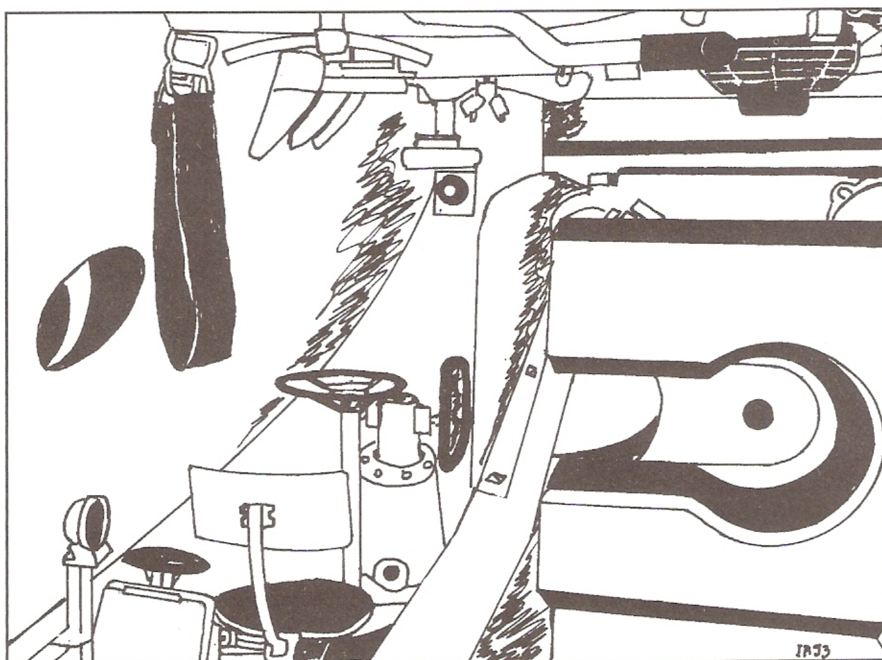
hlavní technická data	
hmotnost	189 t
délka (s hlavní)	10,09 m
šířka	3,67 m
výška	3,66 m
max. rychlost	
na silnici	20 km/h
v terénu	13 km/h
výkon motoru	1 200 hp
zásoba poh. hmot	3200+1100 l
pancíř věže	
čelo/boky/záď	240/200/200 mm
pancíř korby	
čelo/boky/záď	200/180/160 mm
výzbroj	1x128, 1x75, 1x7,92 mm
posádka	6 mužů

použité prameny:

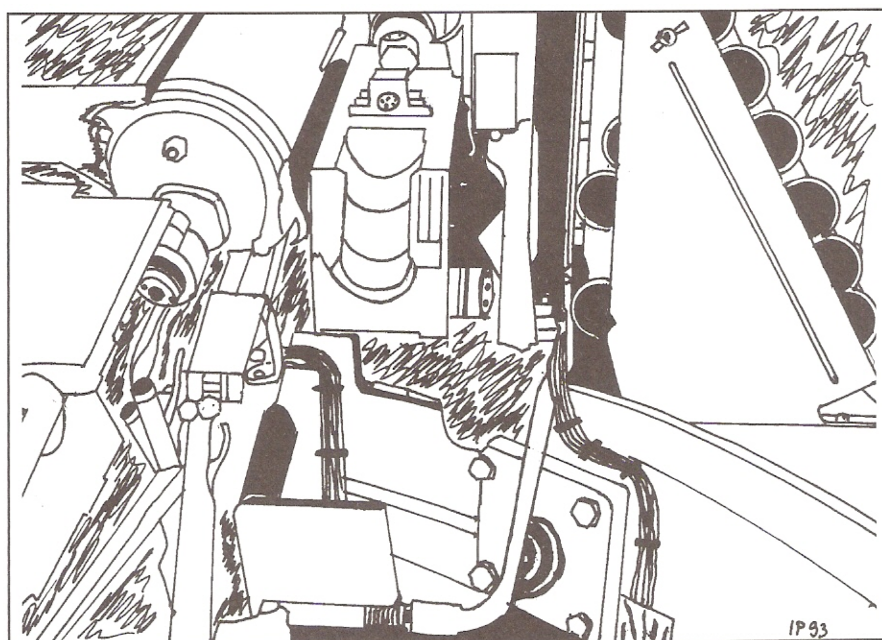
W. Spielberg: Specialpanzerfahzeuge des deutsches Heeres
M. Sawodny: Maus
G. Forty: German Tanks of WW II
P. Chamberlein, C. Ellis: Tanks of the World 1914–1945
S. Zaloga: Ostfront
Profile Maus+E 100
Waffen Revue, Soldat und Technik, Atom
R. Lusar: Geheimwaffe des Drittes Reich
Arméé Secret Alleman
P. A. Rotmistrov: Doba a tanky



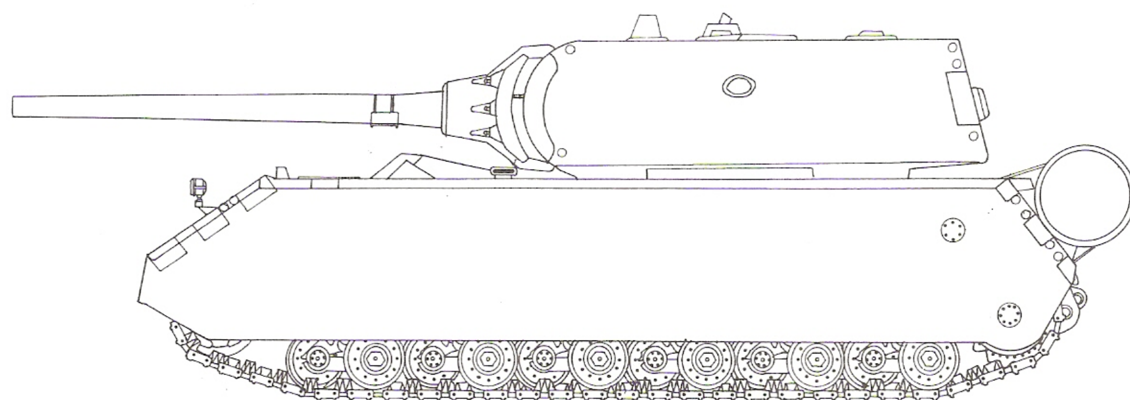
Jeden z mála zachovaných snímků tanku Maus v kompletním stavu.
One of the few photos of the completed Maus tank.

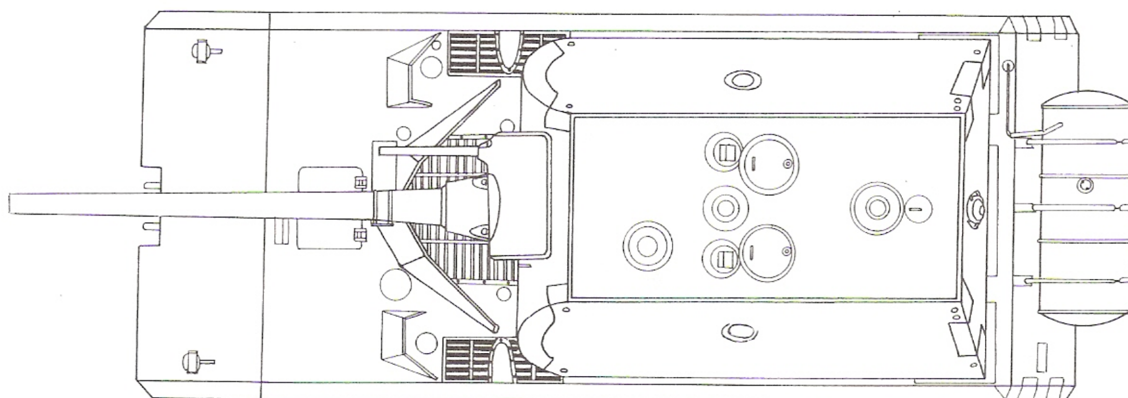


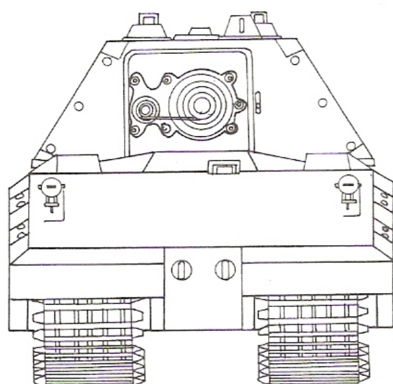
Závěr 128 mm kanónu. *128 mm cannon breech.*

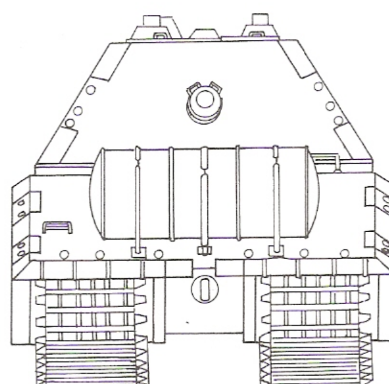


Závěr 75 mm kanónu. *75 mm cannon breech.*

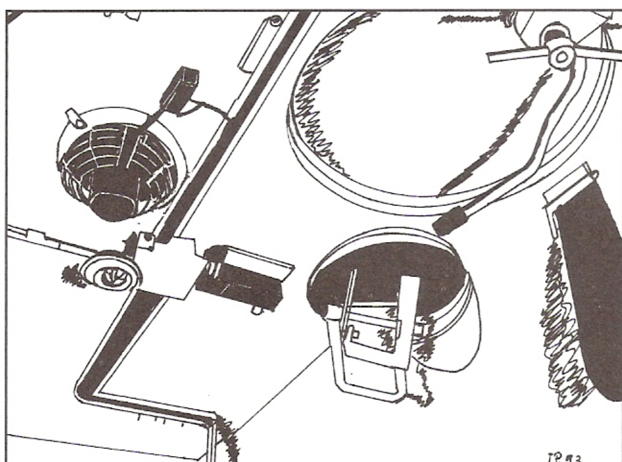




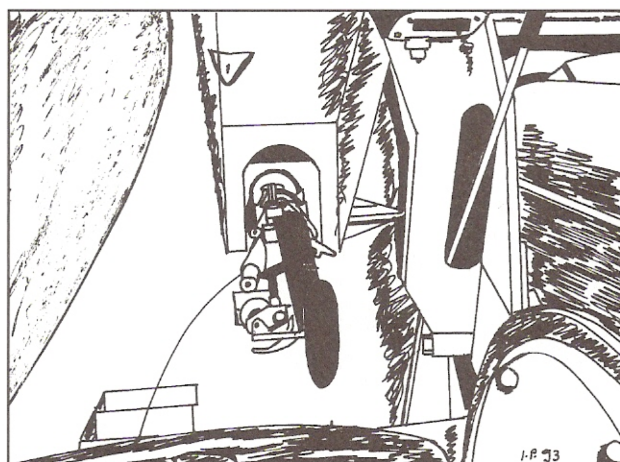




M 1:72



Strop bojového prostoru věže.
Turret combat compartement ceiling.



Kulomet a jeho lože.
Machine gun bed.

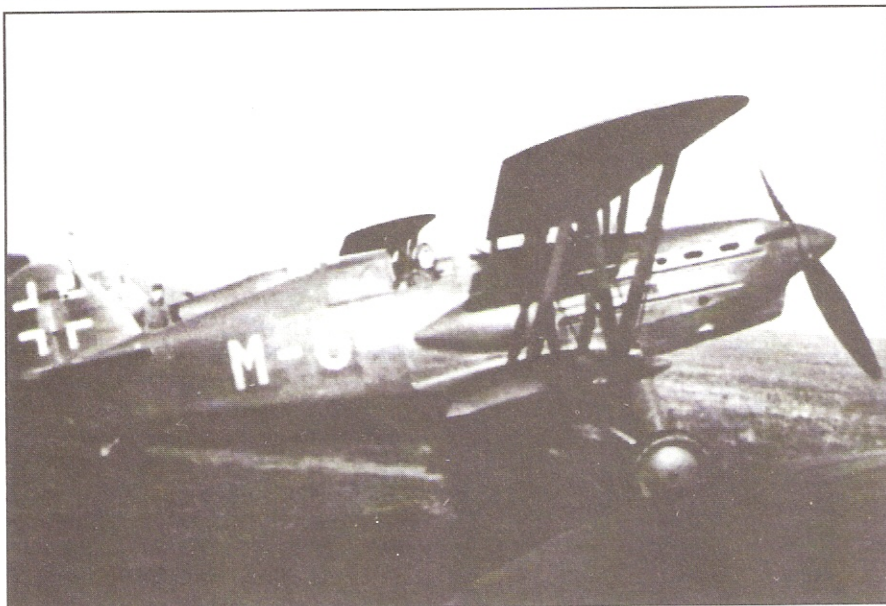
Prvními moderními stíhačkami SVZ byly olétané Messerschmitty Bf 109 dodané roku 1942 z Německa. Na motorovém krytu prvního letounu je patrný znak frontové garnitury Letky 13.
Second-hand Bf 109's purchased in Germany in 1942 were the first modern fighters of the SVZ. The first a/c wears Flight 13 badge on its engine cover.



Ján Režňák: slovenské eso číslo 1

Jiří Rajlich
Dr. Jiří Sehnal

O historii Slovenských vzdušných zbraní (SVZ) a především o jejich nasazení na východní frontě neměli naši čtenáři před rokem 1989 rozhodně příliš mnoho příležitostí dozvědět se něco bližšího. Tehdejší oficiální historikové se této horké tématice pokud možno vyhýbali jak čert kříži. Účast slovenských letců v bojích na východni frontě byla pohříchu jen potichu konstatována, a to ponejvíce s dovětkem, že slovenští letci rozkazy sabotovali, bojovou činnost pouze předstírali, sestřely si vymýšleli, své stroje ponejvíce sami záměrně ničili při úmyslných haváriích (!) a pokud možno houfně přelétali k Rusům, kam je odjakživa táhlo jejich srdce.
Skutečnost byla ovšemže jiná a samozřejmě podstatně složitější. Byla totiž podmíněna spletitým postavením Slovenského štátu, jehož historii je možno z různých úhlů pohledu hodnotit značně odlišně, čehož jsme od roku 1989 takřka každodenními svědky. O tom, že dodnes je pro určité lidi tato tématika velmi choulostivou záležitostí, se mohli dobře přesvědčit i autoři této stati. V únoru 1992, během autogramiády jejich knihy „Slovenští letci / Slovak airmen 1939 –1945" byla v galerii, kde akce probíhala, nalezena policií bomba, která nevybuchla jen šťastnou náhodou.
Podrobný rozbor a hodnocení slovenské problematiky se však vymyká jak rámci tohoto článku, tak ostatně i zaměření tohoto časopisu. Zájemcům je však možno doporučit nedávno vydanou práci Ivana Kamence „Slovenský štát", vysoce ohodnocenou i našimi předními hisoriky.
Během svého trojnásobného nasazení na sovětské frontě v letech 1941 – 1943 dosáhli slovenší stíhači celkem 222 potvrzených sestřelů sovětských letadel. Drtivá většina z nich – celkem 216 sestřelů – připadla na konto pilotů elitní stíhací jednotky SVZ, totiž Letky 13, a to během jejího nasazení mezi říjnem 1942 a říjnem 1943, kdy působila v jižním sektoru východní fronty v rámci nejúspěšnějšího stíhacího útvaru německé Luftwaffe, totiž stíhací eskadry Jagdgeschwader 52, jako její 13. (Slowaken) Staffel, zkráceně 13./JG 52.
Pilotem, který se největší měrou zasloužil o vysoké bojové skóre Letky 13, byl zástavník (praporčík) Ján Režňák. Při jeho 193 operačních vzletech mu Němci přiznali celkem 32 potvrzených sestřelů, nehledě na 3 další sestřely nepotvrzené. To mu zaručilo titul slovenského stíhacího esa číslo 1.
Ján Režňák se narodil 14. dubna 1919 v Jablonici v okrese Senica v chudé rodině stolaře. Po absolvování měšťanky v Senici začal docházet na letiště Vajnory u Bratislavy, kde v místním Slovenském aeroklubu roku 1938 absolvoval základní pilotní výcvik v rámci branné akce „1000 nových pilotů". Ve školení pak pokračoval v pilotní škole vojenského letectva na letišti Spišská Nová Ves u Leteckého pluku č.3 „Generála-letce M. R. Štefánika", a to pod velením škkpt. let. Josefa Dudy.[1] Po březnu 1939 tento pluk automaticky připadl armádě Slovenského štátu. Režňák poté absolvoval v Piešťanech stíhací výcvik a v hodnosti čatníka (četaře) byl roku 1940 přidělen k Letce 13. Jednotka byla tehdy dislokována v Piešťanech a její výzbroj tvořily dvouplošníky Avia B-534 a BK-534. Velel jí nadporučík Ondej Ďumbala[2]. Piloti Letky 13 v té době už nepatřili mezi žádné začátečníky, neboť za sebou měli již dvě válečné kampaně – v březnu 1939 proti Maďarsku a v září téhož roku při napadení Polska. To vše ale mělo vyblednout před tím, co Letku 13 teprve čekalo. Dnem 1. října 1941 byl čatník Ján Režňák oficiálně jmenován polním pilotem–letcem, ale to už bylo v době, kdy svůj křest ohněm měl již za sebou.
Dne 22. června 1941 se Slovensko připojilo k nacistickému Německu a k dalším jeho spojencům v útoku na Sovětský svaz. Součástí slovenské expediční armády byl i letecký kontingent, sestávající ze tří pozorovací letek (č. 1, 2 a 3 vyzbrojené Letovy Š-328) a dvou stíhacích letek (č. 12 a 13 se stroji Avia B-534 a Bk-534). Slovenská armáda překročila hranice a postupovala Ukrajinou ve šlépějích Wehrmachtu, sledujíc jeho rychlý postup.
Letka 13, vyzbrojená jedenácti Aviemi B-534/Bk-534, vyrazila na východ 27. června 1941 a 3. července opustila slovenské území. Její první základnou na Ukrajině se stal Sambor (3. 7.), odkud se přesunula do Lvova (10. 7.) a pak do Čortkova (12. 7.), kde jí byl svěřen úkol doprovázet německé pozorovací Henschely Hs 126 od jednotky 4.(H)/32. Tyto úkoly[3], spolu s hlídkovou činností nad bojištěm a s bitevními nálety na ustupující sovětské jednotky pak prováděla i z polních letišť v Jarmolincích (přesunula se tam 13. 7.), v Baaru (19. 7.) a nakonec z Tulčina.
Ke vzdušným bojům se zdecimovaným sovětským letectvem docházelo jen zřídka a Letka 13 si při svém prvním nasazení nemohla připsat ani jeden sestřel. Ján Režňák si sice poprvé bojově zastřílel již 29. července 1941, ale shodou okolností jeho cílem nebyl Rus, nýbrž Maďar. Toho dne nad letiště Tulčino přiletěl nikým nehlášený maďarský stíhač ve Fiatu CR-32. Hotovost na letišti tehdy držela trojice B-534, kterou tvořili dôstojnický zástupca (hodnost někde mezi praporčíkem a podporučíkem) Ján Chupek a dvě jeho čísla, čatníci Ján Režňák a Michal Danác. Nad letiště vyletěla poplachová raketa. Německý velitel dal příkaz k sestřelení a trojice Avií kvapně odstartovala. Radiostanice nefungovaly,



Stíhací Avia B–534 (4. verze) od Letky 13 během ruského tažení v létě 1941.
Avia B–534 (4th version) of Flight 13 during Russian campaign in Summer 1941.

piloti se tedy museli dorozumívat pouze posunky či manévrem. Tak nakonec setrval při pronásledování Fiata jen sám Režňák. Podařilo se mu Maďara na plný plyn dohnat a jakmile zmáčkl spoušť, viděl, jak se stopovky jeho střel zařezávají do trupu Fiata. Vzápětí začaly kolem Avie vybuchovat protiletecké granáty. Oba soupeři už totiž byli nad maďarským letištěm, jehož protiletadlová obrana se snažila svého pilota zachránit. Druhého dne přiletělo do Tulčina Arado s rozzuřeným maďarským důstojníkem. Žádal potrestání slovenského „šarkáň repülö", který jim poškodil stíhačku. Německý velitel letiště v roli arbitra však suše odpověděl, že k tomu dal příkaz a že nehlášený Fiat tam neměl co pohledávat. Tím byla celá záležitost sprovozena ze světa. Režňák si ze svého prvního vzdušného boje odnesl ponaučení, že musí střílet z větší blízkosti, protože při střelbě z dálky má jen malou šanci na úspěch.

Během letních bojů roku 1941 se ukázaly i četné slabiny beztak již zastaralých slovenských letounů. Velmi trpěly palbou ze země, což při omezených možnostech oprav v polních podmínkách vedlo k tomu, že stavy techniky u jednotlivých letek rychle klesly na polovinu i méně. To nakonec vedlo k postupnému stažení všech pěti letek zpět na Slovensko. Letka 13 a spolu s ní i Režňák se vrátila do Piešťan dne 15. srpna 1941.

Deutsche Luftwaffenmission in der Slowakei v Bratislavě však i poté požadovala opětovné nasazení Slovenských vzdušných zbraní v první linii na východní frontě. S ohledem na stále častěji se objevující modernější sovětské stíhačky, jako byly typy Jak–1, MiG–3 či LaGG–3, bylo opětovné nasazení SVZ podmíněno přeškolením alespoň jedné stíhací letky na modernější techniku. Proto byla dne 25. února 1942 ke Schull–Staffel na letiště Karup–Grove v Dánsku k přeškolení na Messerschmitty Bf 109E vyslána skupina 18 slovenských pilotů a 88 příslušníků pozemního personálu. Skupinu vedl stotník (kapitán) Ondrej Ďumbala a mezi vybranými piloty byl i Ján Režňák. V Dánsku se pod vedením německých instruktorů vpravoval do tajů pilotáže „stodevítky", na níž měl v budoucnu dosáhnout všechny své sestřely.

Po ukončení přeškolení a návratu na Slovensko, k němuž došlo 6. července 1942, byla většina absolventů tohoto kursu zařazena k Letce 13, která měla zakrátko znovu reprezentovat slovenské barvy ve vzdušných bojích na východní frontě. Mezi vybranými byl i čatník Ján Režňák. Zároveň v druhé polovině roku 1942 začaly na Slovensko dodávky prvních z 27 Messerschmittů Bf 109E, vyřazených z první linie Luftwaffe. Sedmnáct z těchto „Emilů" bylo ve verzi E–4, zbylé verze – E–1/B, E–2, E–3, E–7 a E–7/Trop – byly zastoupeny vždy ve dvou kusech.

„Emily" šly přednostně do Piešťan do výzbroje Letky 13, jejíž tzv. první garnitura se chystala ke zvovunasazení na východní frontě. Dne 27. října 1942 odletělo z Piešťan na frontu k Azovskému moři sedm Bf 109E (jeden E–3, pět E–4 a jeden E–7) pod Ďumbalovým velením. Další piloti, mezi nimi i Režňák, odcestovali tamtéž vlakem. Spolu s ním byli v této první garnituře npor. V. Kriško, por. J. Gerthoffer, rtk. F. Cyprich, P. Zeleňák, čtk. I. Kovarik, J. Štauder, F. Brezina, J. Drlička, J. Jančovič, J. Švejdík, J. Vincúr a J. Setvák. Počátkem listopadu 1942 byla frontová část Letky 13 posílena dalšími pěti „Emily" a byla nasazena do operační činnosti nad Kubání. První frontovou základnou letky se stalo letiště Majkop, kde sídlil i štáb německé stíhací eskadry JG 52, v jejímž čele tehdy stál major Dietrich Hrabak (125 sestřelů). Slovenská jednotka byla včleněna do sestavy tohoto útvaru jako její 13. (Slowaken) Staffel. Dnem 5. ledna 1943 byla 13./JG 52 přesunuta z Majkopu na letiště v Krasnodaru a tam už se tvrdě bojovalo. Přestože Slováci byli vybaveni hlavně zastarávajícími „Emily", proti svým soupeřům, jejichž stíhací výzbroj sestávala nadále především ze zastaralých Polikarpovů I–15, I–153 a I–16, byli stále ve výhodě, a tak nebylo divu, že vzdušná vítězství naskakovala.

Svého prvního sestřelu dosáhl Režňák již 17. ledna 1943. Startoval z Krasnodaru v 06.20 h jako číslo npor. Vladimíra Kriška, aby poskytl ochranu dvoutrupému průzkumnému Focke Wulfu Fw 189, „Glassauge" (skleněné oko), (nebo také „Ficko") jak mu slovenští piloti přezdívali. Pod nimi ubíhala zasněžená Kubáň. Obláčky po rozprascích ruských protileteckých granátů je upozornily, že právě přelétli frontu. V tom Režňák na obzoru zpozoroval čtyři pohybující se tečky.

„Pozor, pred nami Indiáni!" Byla to čtveřice pomalých, ale velmi obratných stíhacích dvouplošníků I–153. Jeden z nich se okamžitě utrhl od své sestavy a mířil přímo k Fw 189. Režňák se pustil do zbylých tří a ihned zaútočil. Krátká dávka z jeho Bf 109F–2 (W. Nr. 12004) skončila v trupu „Čajky". Ta začala klesat a po nárazu na zasněženou zem explodovala. Stalo se tak v 06.35 h u městečka Smolenskaja. Zbylé „Čajky" urychleně vyklidily pole. Režňák je začal pronásledovat, rychle je dohonil, ale vzápětí zjistil, že jich má kolem sebe šest. Padl do léčky, ale bojoval dál. Během souboje, v němž další I–153 opustil arénu s pramének kouře za sebou, náhle jeden z Rusů vystřelil signální raketu. „Čajky" se rozletěly na všechny strany a okolo jeho stíhačky začaly prskat protiletecké granáty, mezi nimiž se stíhač začal potácet. Pochopil, že byl vlákán do pasti. Těch šest ho chtělo dostat až nad postavení vlastních protiletadlových dělostřelců. „Flak–trap" však Rusům nevyšel, protože Režňákovi se podařilo vykličkovat a zmizet. Při návratu zpozoroval čtyři bombardovací Petljakovy Pe–2FT. Vybral si jeden z nich a začal střílet. Osádky se bránily odvetnou palbou a on si uvědomil, že opět začal střílet příliš brzy. Odpoutal se, aby si připravil druhý útok, ale na to už Rusové nečekali. Odhodili své pumy nazdařbůh a vysokou rychlostí unikli. Režňák dosedl v Krasnodaru v 07.24 h.

Ještě téhož dne, ve 13.31 h startoval na

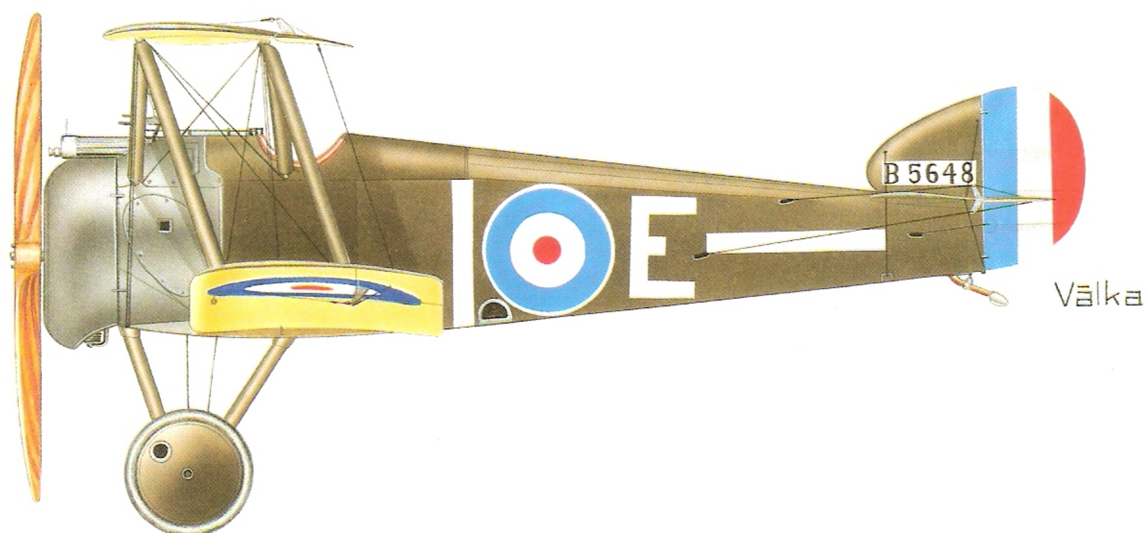


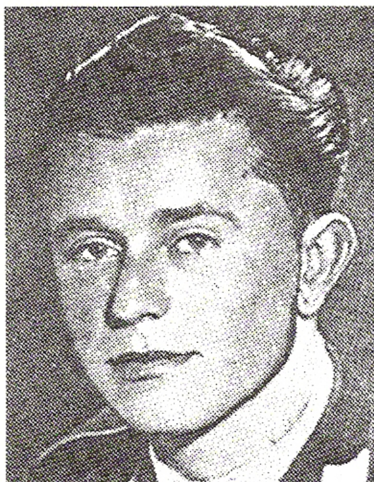


Jerrardův Camel B5648 po souboji 30. března 1918 v obležení Rakušanů.

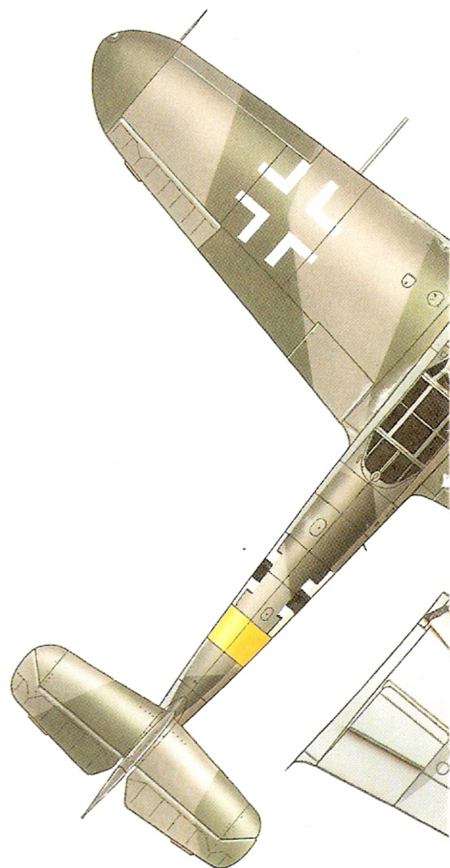


Camel B5648, se kterým u 66. Sq. RFC (RAF) na italské frontě dosáhl por. Alan Jerrard šest potvrzených vítězství a se kterým byl donucen 30. 3. 1918 k nouzovému přistání Oeffagen D. III Benno Fialy.
Stroj je kamuflován barvou PC 10, pouze spodní plochy křídel, VOP a plochy v přední části trupu zůstaly v barvě materiálu. Podle určitých zdrojů mohla být v barvě PC 10 i vrtule a toutéž barvou jsou zatřena bílá mezikruží výsostného označení na horním křídle.
Jeden svislý a jeden vodorovný pruh na trupu jsou označením jednotky, písmene „E“ na trupu a horním křídle je identifikačním označením letounu.





Čatník
Ján Režňák

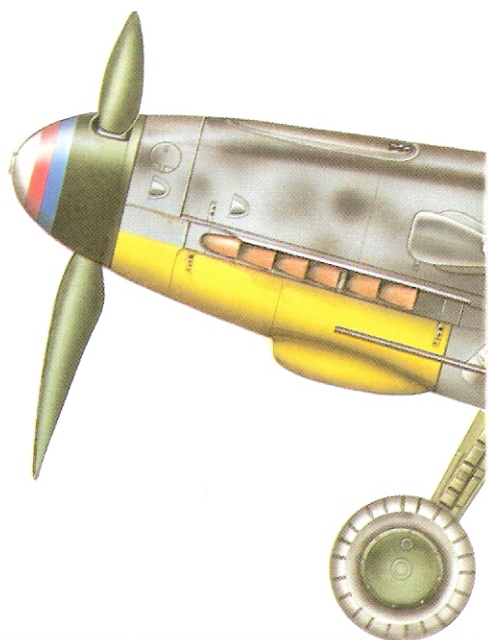


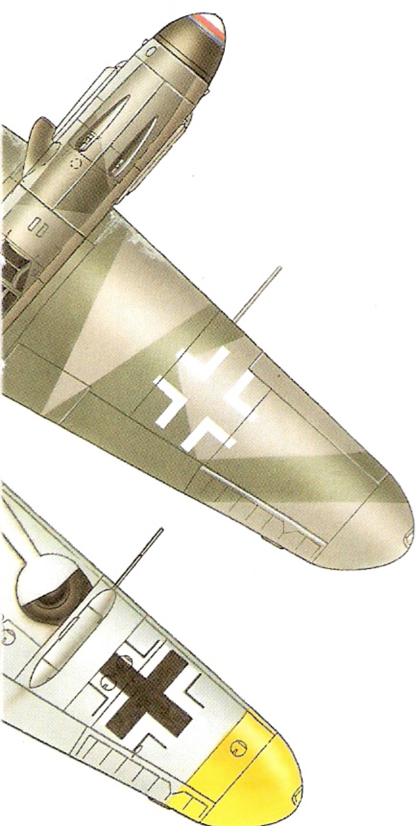
PŘEHLED POTVRZENÝCH SESTŘELŮ

pořadové číslo ×/ sestřelu	datum	čas	použitý stroj verze	W. Nr.	soupeř	místo
1/10	17. 1. 43	06.35	Bf 109F-2	12 004	I-153	Smolenskaja
2/16	28. 1. 43	11.10	Bf 109F-4	7 208	I-16	Achtyrskaja
3/23	11. 2. 43	07.40	Bf 109F-4	7 354	I-16	Krymskaja
4/27	10. 3. 43	09.52	Bf 109G-2	14 830	I-16	Achtyrskaja
5/29	11. 3. 43	07.50	Bf 109G-2	14 830	I-153	Abinskaja
6/32	11. 3. 43	07.54	Bf 109G-2	14 830	I-16	Krivanskaja
7/37	13. 3. 43	07.27	Bf 109G-2	10 473	MiG-1	Petrovskaja
8/40	14. 3. 43	14.57	Bf 109G-2	14 830	DB-3F	Krasnoarmejskaja
9/60	27. 3. 43	09.35	Bf 109G-2	13 933	LaGG-3	Petrovskaja
10/63	29. 3. 43	09.41	Bf 109G-2	14 830	DB-3	Z. Slavjanskaja
11/64	29. 3. 43	09.42	Bf 109G-2	14 830	I-16	
12/65	29. 3. 43	09.54	Bf 109G-2	14 830	I-16	JZ. Petrovskaja
13/69	31. 3. 43	06.46	Bf 109G-2	13 970	LaGG-3	Petrovskaja
14/70	10. 4. 43	06.36	Bf 109G-4	15 195	LaGG-3	Abinskaja
15/74	15. 4. 43	11.53	Bf 109G-4	19 330	LaGG-3	Gelendžik
16/82	20. 4. 43	05.59	Bf 109G-4	19 347	LaGG-3	Slavjanskaja
17/83	20. 4. 43	06.30	Bf 109G-4	19 347	LaGG-3	Slavjanskaja
18/89	21. 4. 43	13.55	Bf 109G-4	19 347	LaGG-3	Achtyrskaja
19/97	25. 4. 43	16.22	Bf 109G-4	14 975	LaGG-3	S. Gelendžiku
20/102	27. 4. 43	16.46	Bf 109G-4	14 967	LaGG-3	Choburskaja
21/103	27. 4. 43	16.48	Bf 109G-4	14 967	LaGG-3	Choburskaja
22/107	30. 4. 43	12.17	Bf 109G-4	19 347	LaGG-3	Krymskaja
23/109	3. 5. 43	12.55	Bf 109G-4	19 506	LaGG-3	Krymskaja
24/110	3. 5. 43	15.05	Bf 109G-4	19 347	I-16	Krymskaja
25/112	3. 5. 43	15.10	Bf 109G-4	19 347	LaGG-3	Krymskaja
26/114	4. 5. 43	06.50	Bf 109G-4	19 347	MiG-1	Gelendžik
27/118	8. 5. 43	08.55	Bf 109G-4	15 195	MiG-3	Krymskaja
28/120	26. 5. 43	12.45	Bf 109G-4	19 330	LaGG-3	Krymskaja
29/124	26. 5. 43	18.05	Bf 109G-4	14 975	Pe-2FT	Trojskaja
30/137	29. 5. 43	08.47	Bf 109G-4	19 296	MiG-1	Trojskaja
31/151	20. 6. 43	16.47	Bf 109G-4	14 975	Jak-1	JZ. Abinskaja
32/153.	30. 6. 43	08.02	Bf 109G-4	14 975	LaGG-3	Slavjanskaja

Celkem: 32 z toho 15 Lavočkin-Gorbunov-Gudkov LaGG-3,
7 Polikarpov I-16 „Rata",
3 Mikojan-Gurjevič MiG-1,
2 Polikarpov I-153 „Čajka",
1 Mikojan-Gurjevič MiG-3,
1 Jakovlev Jak-1,
1 Iljušin DB-3,
1 Iljušin DB-3F,
1 Petljakov Pe-2FT

×/ údaj ve zlomku znamená: pořadové číslo sestřelu J. Režňáka/pořadové číslo sestřelu Letky 13.









Barevné fotografie vztahující se k historii SVZ jsou velmi vzácné. Přinášíme dvě, které v letech 1942 a 1944 uveřejnil německý propagandistický časopis „Signal". Popisky pod fotografiemi ponecháváme bez komentáře v původním znění.

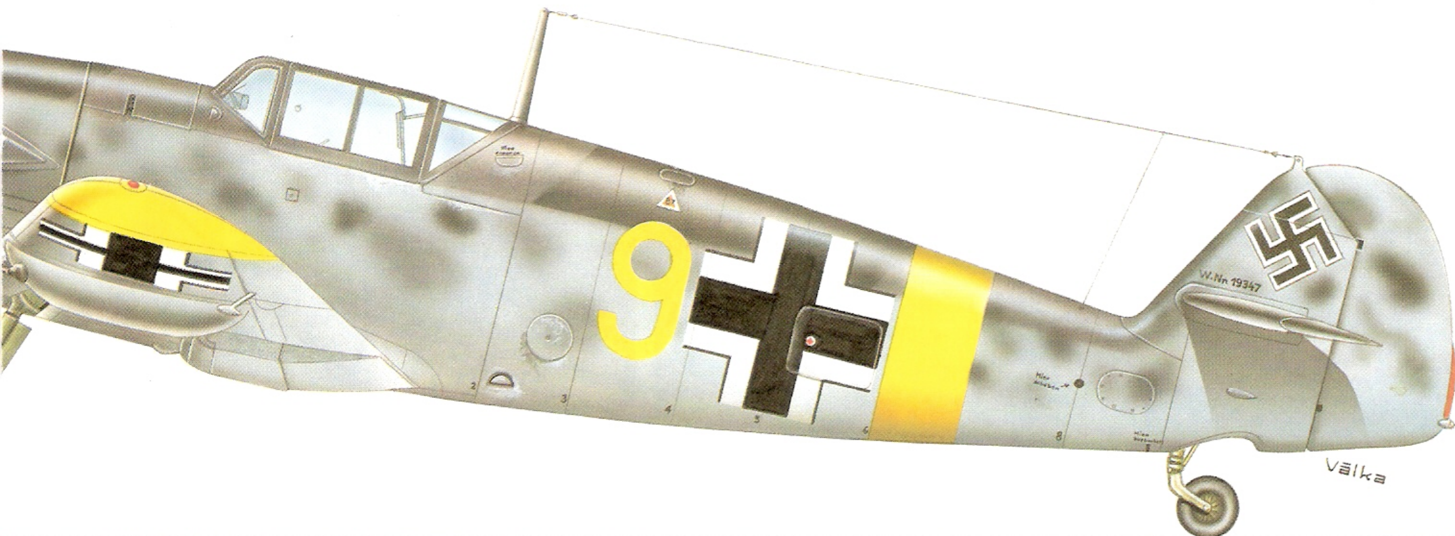
„Tři Raty," oznamuje lakonicky slovenský bojový pilot. (Foto válečný zpravodaj Fredersdorf)

„Bojovníci za Evropu". Také mladé letectvo Slovenska létá úspěšně proti společnému nepříteli evropských národů. Slovenská Jagdstaffel ohlásila před několika málo měsíci svůj 200. sestřel. (Foto válečný zpravodaj Artur Grimm)

Messerschmitt Bf 109G-4/R6 (W. Nr. 19 347, „žlutá 9"), pilot rotník (Feldwebel) Ján Režňák (32 sestřelů), 13. (Slowakenstaffel)/Jagdgeschwader 52, letiště Anapa na Kubáni, jaro 1943.

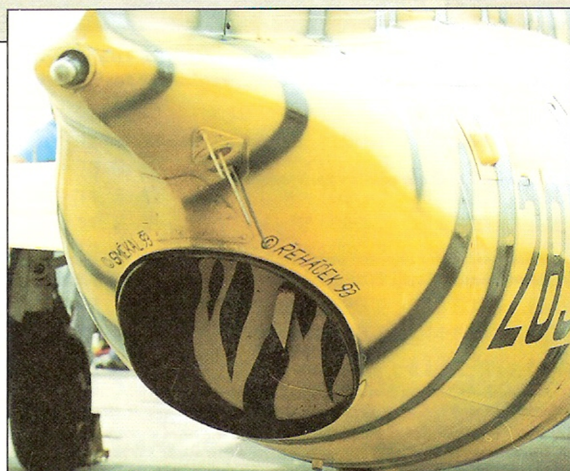
Letoun nese standardní kamufláž Luftwaffe té doby. Ta se sestávala z kombinace ostře lomených polí barev RLM 74 (střední šedozelená) a RLM 75 (světlá šedofialová) na horních plochách křídel a trupu; spodní plochy kryla barva RLM 76 (světlá šedomodrá). Boční plochy trupu kryly nepravidelně nastříkané skrvny barev RLM 74/75 pravděpodobně na podkladu RLM 76. Žluté doplňky, které příslušely strojům operujícím na východní frontě, se sestávaly z prstence kolem trupu a žlutě natřeného spodku motorového krytu a konců spodních ploch křídla. Protože tyto stroje nebyly slovenským majetkem, nýbrž byly Slovákům pouze zapůjčeny Luftwaffe, nesly i standardní německý marking. Jediným znakem státní příslušnosti pilotů byly předky vrtulových kuželů ve slovenských národních barvách (bílá-modrá-červená); zbytek kužele byl černý.

Ján Režňák na tomto stroji dosáhl v měsících dubnu a květnu 1943 celkem 7 potvrzených sestřelů (pět LaG-Gů-3 a po jednom MiGu-1 a I-16). Stroj používali i příslušníci druhé frontové garnitury Letky 13 a dne 9. září 1943 na něm rotník Anton Matušek (nositel EK II i EK I) uletěl na sovětskou stranu. Další osud tohoto letounu není znám, ale s největší pravděpodobností jej Rusové používali k testům. Kamufláž a marking vychází z německých úředních záznamů, dostupných fotografií analogických strojů s přihlédnutím na zvyklosti Luftwaffe i Letky 13 v tomto období.



Tygří L-29 č. 2853, 1. „Tygří" letka, 11. slp. Žatec. Jediné tygrované letadlo voj. letectva ČR. Marking vznikl na přelomu května a června 1993 a veřejnosti byl poprvé představen 10. 7. 1993 na leteckém dni v Žatci. Po zrušení 11. slp. v Žatci, v září 1993, byl letoun převeden k 1. školnímu leteckému pluku v Přerově.





Detail s podpisy dvou autorů tygřího markingu, vlevo pilot a vpravo technik letadla.

Foto: J. Matoulek



Detail znaku 1. letky, 11. slp. Žatec. Tygr i nápis jsou vystřiženy ze samolepky a umístěny na obou stranách trupu po čelním štítkem kabiny.

Foto: P. Soukop

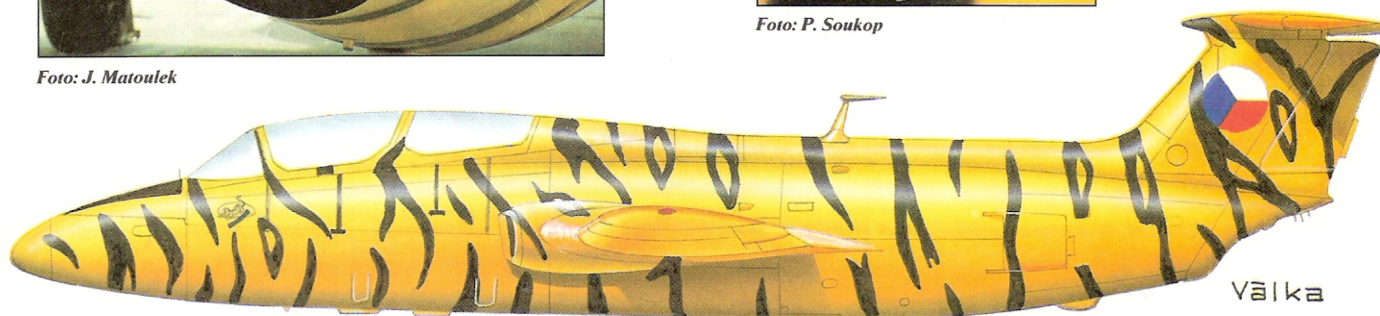




Foto: Petr Soukop



Obtisky tohoto stroje pro stavebnici KP 1 : 72 vyrábí kladenská firma MPD.

další akci, a to na Bf 109E–4 (W. Nr. 2787) a štěstí ho protentokrát opustilo. Vzlétl ve čtveřici s por. Jánem Gerthoferem, rtk. Františkem Cyprichem a čtk. Františkem Brezinou. Úkolem bylo volné stíhání.

„Pozor, pred nami štyria Indiáni!“, zakřičel do radia Režňák, který spatřil protivníky jako první. Opravdu, nad Krasnodarem, ve výšce kolem 2000 m letěly čtyři LaGGy–3, snažící se skrýt ve slunečních paprscích. Režňák poněkud zaostával, protože mu netáhl motor, a tak v něm Rusové vycítili lacinou kořist. Ke všemu ještě zjistil, že mu nefungují zbraně. Ale to už se na něj řítil první LaGG–3. Ven mu trčela jedna podvozková noha. Rusovi to ale zjevně nevadilo, protože střílel „ako šialený“. Když se Režňák ohlédl, zjistil, že zezadu po něm pálí další dva. Naštěstí pro něj, v tom zmatku si Rusové, lačnící po sestřelu, navzájem překáželi. Nicméně, i tak inkasoval.

Najednou ucítil prudký náraz a trhnutí. „Emil“ se ze dvou tisíc řítil ve vývrtce k zemi. Vybral ji v poslední chvíli nad městem. V levém křídle, jakoby nafouknutém, zely tři velké díry od kanónů ŠVAK ráže 20 mm. Belhal se v přízemní výšce tak tak nad střechmi domů. Na skákání bylo pozdě. Nakonec se mu přece jen podařilo ve 14.08 h dosednout v Krasnodaru. Mechanici v letounu napočítali celkem 60 zásahů z kulometů ŠKAS ráže 7,62 mm. Jeden ze tří zásahů z kanónu zlomil nosník levého křídla asi metr od jeho konce. Div, že na takové trosce vůbec přiletěl domů.

Ještě téhož odpoledne, ve 14.22 h, startoval na třetí akci - volné stíhání v prostoru Novorossijsk - Krymskaja. Tentokrát letěl na modernějším „Fritzu“, Bf 109F-4 (W.Nr. 133 34). Vzhledem k zastaralosti „Emilů“ byla totiž od 5. ledna 1943 13./JG 52 přezbrojována na lepší techniku. Protože tyto stroje však nebyly - na rozdíl od „Emilů“ - slovenským majetkem a byly Slovákům pouze zapůjčeny, nosily německý marking. Státní příslušnost pilotů byla demonstrována pouze vrtulovými kužely, které nesly nátěr ve slovenských národních barvách - bílé, červené a modré. Totéž se vztahuje i na pozdější Bf 109G–2 a G–4.

Svůj druhý sestřel získal Režňák již 28. ledna, v 11.10 h. Tentokrát se před ústím jeho zbraní zřítil k zemi poblíž městečka Achtyrskaja Polikarpov I–16. Necelé tři hodiny předtím, v 08.45 h, dosáhl svého prvního sestřelu i Režňákův nejlepší přítel, čatník Izidor Kovarik. Byl to první z jeho pozdějších 28 potvrzených sestřelů, které ho řadily na druhé místo hned za Režňáka.

Poté, co jednotky sovětského Zakavkazského frontu pronikly z jihu ke Krasnodaru, bylo rozhodnuto letiště evakuovat a 31. ledna 1943, v den, kdy ve Stalingradu kapitulovala Paulusova 6. armáda, Letka 13 ustoupila na letiště Slavjanskaja.

Přestože poměr mezi dosaženými sestřely a vlastními ztrátami vyzníval ve prospěch slovenské letky, nouze o kritické okamžiky rozhodně nebyla. Dne 3. února 1943 dostal Režňák s Kovarikem rozkaz doprovodit německý dopravní Junkers Ju 52/3m. „Teta Ju“ nesla na své palubě německého generála s částí jeho štábu. Velitelem doprovodu byl určen Režňák. Vzlet jeho Bf 109F–4 (W. Nr. 13367) v zamrzlých kolejích základny Slavjanskaja byl riskantní. Při startu mu nejprve praskla jedna pneumatika a hned na to i druhá. „Fritz“ se vychýlil z dráhy a mířil přímo k protistřepinovým okopům, za nimiž byly ukryty letouny. Katastrofa se zdála nevyhnutelná, ale těsně před okopem řítící se „Fritz“ zachytil křídlem o zem. Trup se odtrhl od křídel právě ve chvíli, kdy se nad letiště přiřítily sovětské stíhací LaGGy a MiGy. Nezraněný Režňák se bleskově odkurtoval, vylezl z trosek a schoval se za motor, zatímco kolem něho se do země zavrtávaly kulky.

Kovarik mezitím šťastně odstartoval, dokonce se mu podařilo odehnat ruské stíhačky od Junkerse, ale nakonec se ukázalo, že chránil úplně jiný stroj než ten generálův, jehož číslo znal jen Režňák jako velitel doprovodu. Skutečný „generálský“ Ju 52/3m sestřelili Rusové.

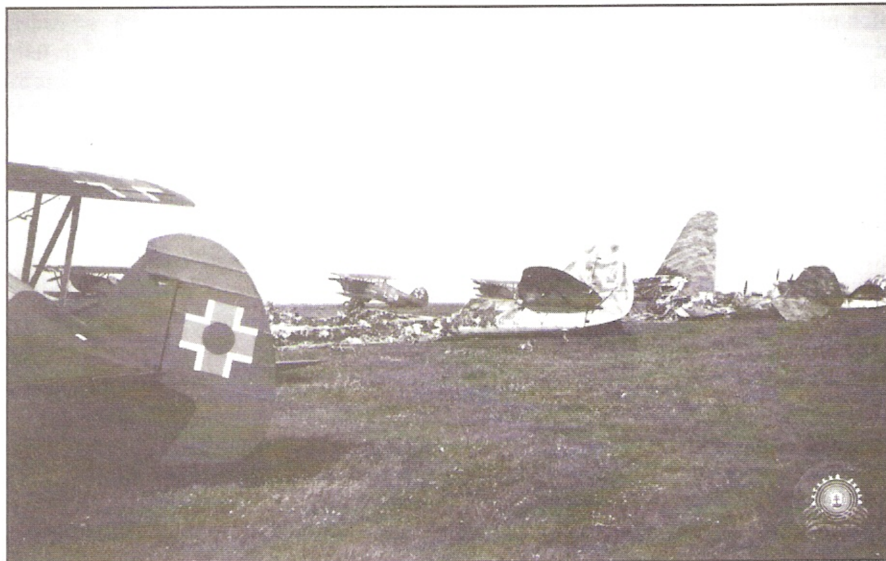
Ráno 11. února 1943 v souboji nad Krymskou dosáhl Režňák svého třetího sestřelu. Byl to opět Polikarpov I–16, přezdívaný „Rata“, ale již několik dní na to měl opět namále. Ráno 15. února v 07.48 se na Bf 109F–4 (W. Nr. 7088) vracel z volného stíhání na základnu Slavjanskaja. Těsně před dosednutím mu však najednou do přistávací dráhy vběhla zprava jedna „Štuka“. Duchapřítomně ihned prudce přidal plyn, „Fritz“ táhle zavyl a podařilo se mu Ju 87 přeskočit. Dopad byl však tvrdý a trup „stodevítky“ se hned za kabinou zlomil. I v tomto případě však Režňák z trosek vyvázl bez úrazu.

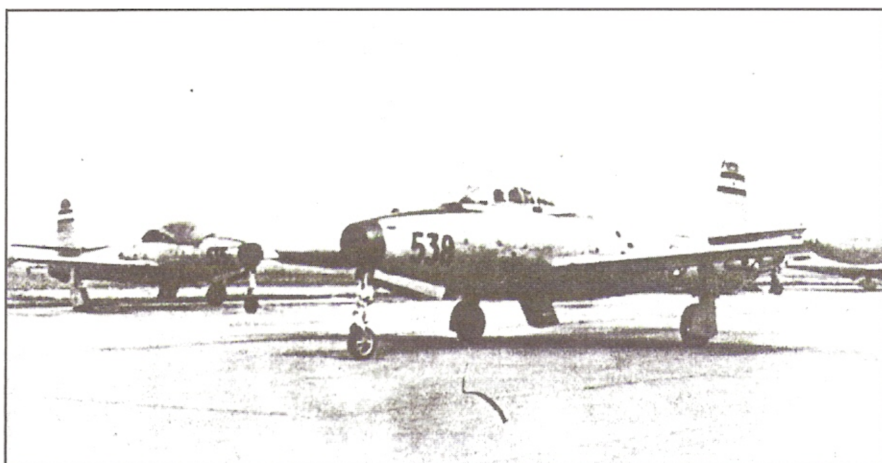
Poté, co se i Slavjanskaja ocitla v ohrožení náporem sovětského Jihozápadního frontu, přesunula se letka 17. února 1943 na Krym a její novou základnou se stala Kerč. Tehdy po něm znovu sáhla smrt. Toho dne v 06.37 h přelétával spolu se šéfzbrojířem letky zástavníkem Karolem Dubeňem na letiště Kerč IV na letounu Arado Ar 66. Kvůli stíhačům letěli nízko nad hladinou Azovského moře. V tom jim v 80 metrech nad mořem vysadil motor. Stalo se to u obce Golubinskaja, asi 3 kilometry od pobřeží. Vyhlídka na nedobrovolnou zimní lázeň v ledových vlnách nevypadala nikterak lákavě. V nízkém letu Režňák břeh neviděl, spatřil však odtrženou ledovou kru. K této „pevnině“ se mu podařilo tak tak doklouzat v poslední chvíli. Aradu se na okraji kry nárazem utrhl podvozek a náraz tak přibrzdil trup, který se po několika okamžicích zastavil. Motor se probořil, ocasní plochy zůstaly trčet vzhůru. Arado se s praskotem začalo bořit ledem. Oba letci se vyprostili z kabin, zatímco letoun se bořil stále rychleji. V poslední chvíli je zachránili němečtí vojáci na loďce. Jen co kru opustili, Arado zmizelo v hloubce... K letce se vrátili po delším putování až za tři dny. Na jejich stolech už hořely dvě svíčky...

(pokračování)

Na dobytém sovětském letišti na Ukrajině v létě 1941. Vpravo zničené bombardovací stroje SB–3, v pozadí a v popředí stíhačky B–534 od slovenské Letky 12.

Captured Soviet airfield on Ukraine in summer 1941. Note destroyed SB–3 bombers on the right and Flight 12 fighters in fore– and background.





Thunderjety 44. stíhací divize na základně Batajnica. Označení a nátěr odpovídají standardu užívanému počínaje rokem 1955.
Thunderjets of the 44th fighter division at AB Batajnica. Markings and painting are standard for the period 1955 onward.

Daniel Petz

117. stíhací pluk letectva Jugoslávie

Jaká je historie některé z jednotek, jejíž muži a stroje jsou potenciálními protivníky letadel NATO, která na základě madnátu OSN zajišťují zónu bez letového provozu nad částí bývalé Jugoslávie? Pokusme se najít odpověď na tuto otázku v následujícím pojednání, které popisuje osudy 117. stíhacího pluku JRV. Pestrost typů zařazených u této elitní jednotky do konce druhé světové války do současnosti dokumentuje vývojové trendy jugoslávského letectva jako celku. Historie 117. pluku proto rozhodně stojí za pozornost plastikových modelářů a zájemců o leteckou historii.

Mnohé čtenáře možná překvapí relativně velké množství bojových letadel západního původu zařazených do výzbroje této jednotky. (Situace u ostatních pluků JRV byla obdobná). Je třeba si v této souvislosti uvědomit, že po určitou dobu byla Jugoslávie vůči zbytku komunistického světa v opozici a její vztahy se SSSR byly více než chladné. U nás byl prezident Tito tehdy obvykle nazýván „krvavým psem“ a Slobodan Miloševič působil v této době nanejvýš v mičurinském kroužku nebo v Pionýru.

Je proto vcelku pochopitelné, že Západ, stojící před volbou ze dvou špatných možností – buď pomoci vyzbrojit nedemokratický, leč tehdy protisovětský režim, nebo přihlížet jeho násilnému vtažení do „rodiny“ ortodoxně komunistických zemí – zvolil první z uvedených variant.

Jednotka byla zformována 15. prosince 1944 a označena jako 112. stíhací pluk JRV. Vznikl ze 168. stíhacího pluku sovětského vojenského letectva na základě smlouvy mezi Stalinem a Titem. Po určitý čás je velitelem pluku Sava Poljanec, u nás více známý jako jeden z pilotů tzv. kombinované letky působící v době SNP z letiště Tri duby. První výzbrojí 112. pluku se stávají letouny Jak-1 a Jak-9T. Konec války zastihl jednotku na letišti Magyarmeczke. Krátce po skončení bojových operací se pluk přesouvá na letiště Lučko u Záhřebu. Ještě v roce 1945 se pluk opět stěhuje, tentokrát na letiště Pleso. V této době tvoří jeho výzbroj následující typy letounů - čísla v závorkách uvádějí jejich počty v polovině roku 1945: Jak-1 (29), Jak-9T (6), Jak-3 (1), Jak-7U (1), Po-2 (1). Novým velitelem pluku se stává Djuro Ivaniševič. V červnu 1945 je jednotka vyzbrojena dalšími Jaky-3 a přesouvá se do Mostaru, kde se stává součástí nově zformované 3. stíhací divize. Kompletní přezbrojení na Jak-3 je v podstatě dokončeno do poloviny roku 1946. V létě téhož roku se jednotka opět stěhuje, a to na letiště Lublaň.

19. září 1946 donutila k přistání dvojice Jaků-3 od 112. pluku Douglas C–47 amerického letectva, který pronikl do jugoslávského vzdušného prostoru. Krátce po tomto incidentu se jednotka stěhuje opět do Mostaru. V březnu 1947 je pluk přezbrojen na Jak–9D a M. Letouny pocházely z přebytků bulharského letectva a tvořily výzbroj pluku jen poměrně krátkou dobu. V dubnu 1947 se pluk znovu vrací do Lublaně a v lednu 1948 dostává nové Jaky-9P. Krátce nato se přesouvá do Puly. V průběhu roku 1948 je jednotka přeznačena na 117. stíhací pluk v důsledku reorganizace jugoslávského vojenského letectva, která má přímou souvislost s ideovým rozchodem Jugoslávie se SSSR a jeho satelity. V září 1948 se jednotka operující ze základny v Kovinu účastní velkého vojenského cvičení „Šumadija“ a po jeho skončení se stěhuje na letiště Zemun u Bělehradu. Novým úkolem 117. pluku je zabezpečit protivzdušnou obranu hlavního města. K 1. listopadu 1949 se výzbroj jednotky skládá z těchto letounů: Jak-9P (14), Jak-3 (4), Jak-9U (4), Zlín-381 (4), Po-2 (1).

V květnu 1950 dostává pluk nové letouny domácí provenience Ikarus S-49 jako náhradu za dosluhující Jaky a během následujícího roku se opět stěhuje, tentokrát na nově dokončenou leteckou základnu Batajnica.

V září 1952 byli 3 piloti jednotky vysláni na americkou leteckou základnu Chaumont AFB ve Francii, kde absolvovali tzv. Squadron Leader Course. Kurs byl přípravou pro přechod jednotky na proudovou techniku, konkrétně na typ Republic F-84G Thunderjet. Spolu s piloty se v Chaumont přeškoloval též vybraný pozemní personál. Pro hladký průběh výcviku dalších pilotů Thunderjetů byl 117. pluk vyzbrojen několika Silver Stary T-33A, které byly zařazeny do služby 10. března 1953. Tyto stroje se staly prvními proudovými letouny jugoslávského letectva. S jejich příchodem je v rámci 117. pluku vytvořeno přeškolovací středisko pro proudovou techniku, jehož úkolem je příprava odborníků pro všechny ostatní jednotky JRV.

Prvních 8 Thunderjetů přistálo na letišti Batajnica 9. července 1953. Stroje byly přelétnuty ze SRN a pocházely z výzbroje amerického letectva v Evropě. Tehdejší vojenští spojenci Jugoslávie, členové Balkánského paktu, Řecko a Turecko tímto typem již disponovali, stejně jako Itálie, kam byly Thunderjety dodány v květnu 1952. Do vypuknutí tzv. Terstské krize bylo do Jugoslávie dodáno 54 Thunderjetů, které byly rozděleny mezi 117. a 204.

pluk, oba ze svazku 44. letecké divize. V době, kdy vrcholily spory o svobodné tertské území, je 117. pluk vyzbrojený novou proudovou technikou převelen na letiště Pleso u Záhřebu. Potenciálními protivníky jugoslávských Thunderjetů jsou v té době letouny téhož typu, které se liší pouze výsostnými znaky. Po vyřešení sporu politickými prostředky se pluk vrací na základnu Batajnica.
V polovině roku 1956 dostává pluk první letouny Canadair F–86E Sabro. 31. července 1956 v 11.30 hodin překonal tento typ pilotovaný velitelem 44. stíhací letecké divizi Nikolou Lekičem, jako první letoun jugoslávského vojenského letectva rychlost zvuku ve střemhlavém letu. Jednalo se pochopitelně o stroj náležející do stavu 117. stíhacího pluku se základnou na letišti Batajnica. Jeho seriál byl 11 005.
V době sovětské invaze do Maďarska v roce 1956 zajišťuje 117. pluk z letiště v Záhřebu ostrahu jugoslávsko–maďarské hranice proti jejímu případnému narušení sovětskými vojenskými letouny. Kompletní přezbrojení na typ F–86E bylo dokončeno v roce 1957.
V roce 1960 objednala Jugoslávie v USA ne méně než 130 letounů F–86D Sabre–Dog. Dodávky realizované z přebytků amerického letectva v Evropě byly zahájeny v roce 1962, pluk byl přezbrojen na nový typ do konce roku 1963. V té době opět operuje ze záhřebského letiště Pleso. Se zavedením F–86D je rozpuštěna jedna ze tří perutí pluku. K jejímu obnovení dochází až v roce 1967, kdy je vyzbrojena upraveným průzkumným typem RF–86D. (Toto označení je pravděpodobně neoficiální.) Ještě v průběhu téhož roku je však pluk přezbrojen na typ MiG–21F. Postupně dostává pokročilejší verze „jednadvacítek“ (PFM, M, MF, bis, bisK a R).
Vzhledem k tomu, že 117. pluk byl vždy jako první jednotka JRV přezbrojen na nejnovější techniku, lze s velkou pravděpodobností předpokládat, že rozpad federace zastihl jednotku vyzbrojenou typem MiG–29. První letouny tohoto typu se objevily v Jugoslávii v roce 1987, a to na základně Batajnica, která byla dlouhé roky domovem právě 117. pluku JRV.

Zbarvení a označování letadel 117. pluku JRV

Z vrtulových letounů sovětské provenience je známa pouze kamufláž Jaku-3. Standardní schéma tvořila hnědozelená barva na horních plochách, zatímco dolní plochy kryla světle modrá. Na trupu mezi odtokovou hranou křídla a ocasními plochami bylo bílé dvojciferné taktické číslo. Čtyřciferný seriál provedený v černé barvě se nacházel na vrcholu pevné části SOP a začínal číslem 22. Některé Jaky-3 si ponechaly až do konce čtyřicátých let původní sovětské kamuflážní schéma, které bylo doplněno jugoslávskými výsostnými znaky a taktickými čísly. V tomto případě nebyla žádnou výjimkou absence čtyřmístného seriálu na SOP. Lze předpokládat, že i ostatní stroje z Jakovlevovy konstrukční kanceláře si zpočátku ponechaly kamuflážní schéma původního provozovatele a později přešly na tehdejší standardní schema JRV.
Ikarus S-49 létal u 117. pluku nastříkán středně šedou barvou na horních plochách, spodní plochy byly světle modré. Umístění taktického čísla na trupu se neodlišovalo od způsobu užívaného u typu Jak-3. Černý čtyřmístný seriál na vrcholu pevné části SOP začínal číslem 23.
T–33A byl dodán v původní barvě kovu s černým pásem proti oslnění před kabinou. Taktická čísla byla provedena v černé barvě na přídi a pravděpodobně se opakovala na levé polovině křídla zespodu a pravé polovině křídla shora. Výsostné znaky byly naneseny na zbývajících dvou křídelních pozicích a na trupu, trikolora na SOP sahala od náběžné hrany k hraně odtokové. Tento způsob rozmístění výsostných znaků a taktických čísel se stal charakteristickým pro všechny ostatní proudové letouny JRV. Thunderjety F–84G létaly u 117. pluku v původní barvě kovu se hřbetem trupu natřeným matnou olivovou barvou. Stroje jednotlivých perutí se odlišovaly barvou prstence kolem otvoru vstupu vzduchu na přídi. Taktická čísla byla černá, pětimístný seriál na vrcholu SOP začínal číslem 10. Nutno dodat, že šedo–zelené kamuflážní schéma dostaly jugoslávské Thunderjety až po přeřazení do role stíhacích bombardérů.
Sabry F86E byly dodávány buď ve standardním kamuflážním schématu RAF (HX1, HX2, HX3), nebo v původní barvě kovu. Jejich seriály začínaly číslem 11. Rovněž F–86D létaly u 117. pluku v původní barvě kovu s černými nebo krémovými radomy na přídi. Některé stroje tohoto typu postrádaly černé taktické číslo na přídi a jeho místo nahradil emblém jednotky. Seriály F–86D začínaly čísly 140 nebo 141, zatímco fotoprůzkumná obměna tohoto typu byla označena seriálem, který začínal trojčíslím 143.
Většina MiGů–21 létala v původní barvě kovu, některé pokročilejší verze nebo stroje po revizích byly světle šedé.



BTR – 152 v barvách libanonské armády. *BTR – 152 in Libanese Army Camouflage.*

Latroon
izraelské tankové muzeum

Daniel Petz

Místo zvané Latroon (na některých mapách je uvedena odlišná transkripce Latrun či Latrum) se nachází zhruba na polovině cesty mezi Tel Avivem a Jeruzalémem právě v místě, kde nejdůležitější izraelská dálnice č. 1 protíná výběžek tzv. okupovaných území na západním břehu Jordánu. Přímo před vstup do expozice nás z dálnice zavede cesta č. 3 vedoucí do Aškelonu.

Muzeum nebylo do této lokality umístěno náhodně. Návrší nad křižovatkou dvou významných cest mělo vojenský význam již ve starověku. Později, v době křižáckých výprav zde byl postaven hrad, jehož zřícenina se zachovala až do dnešní doby. Roku 1942 zde Angličané vybudovali vojenskou pevnost, která po rozdělení britského území Palestiny měla připadnout židovskému státu. V době první arabsko–izraelské války v letech 1948–1949 se v těchto místech odehrálo několik urputných bitev, jejichž výsledkem bylo obsazení Latroonu Jordánci. Arabové tak získali kontrolu nad cestou do Jeruzaléma, což jim umožnilo zahájit blokádu tohoto města na rozhraní dvou světů. Pevnost Latroon byla izraelskou armádou dobyta zpět až během šestidenní války v roce 1967. Také během tohoto konfliktu předcházely dobytí pevnosti urputné (především tankové) boje. Muzeum bylo na tomto významném místě založeno v roce 1988. Odehrávájí se zde i různé vojenské slavnosti a ceremoniály, jako například vyřazení absolventů vojenských škol, přísahy nováčků a podobně.

Expozice je velmi působivě rozmístěna v budově pevnosti a jejím blízkém okolí. Uvnitř budovy, jejíž stěny nesou stále stopy bojů, najdeme fotografie významných izraelských velitelů tankových jednotek, rozsáhlou sbírku velmi kvalitně zpracovaných plastikových modelů (asi 150 kusů) převážně izraelské bojové techniky a například i model tanku podle představ Leonarda da Vinciho. Zajímavá je sbírka poštovních známek z celého světa s tankovou tématikou. Největším počtem exponátů přispěly do této sbírky dvě dnes již (bohudíky) neexistující země: SSSR a NDR. Nejpozoruhodnější, i když vyvolávající mrazení v zádech, je místnost věnovaná padlým příslušníkům izraelských ozbrojených sil. Nachází se v ní terminál počítače, který po vložení jména libovolného padlého (bez rozdílu hodnosti) vytiskne veškerá dostupná fakta o jeho službě v armádě a účasti v bojových akcích.

Bezesporu nejzajímavější exponáty muzea se nacházejí v okolí pevnostní budovy, pod širým nebem. Prohlídku můžeme zahájit u tanku Hotchkiss. Vystavený stroj je jedním z deseti tanků tohoto typu dodaných v době války za nezávislost z Jugoslávie. Hotchkissy se staly výzbrojí první izraelské tankové jednotky, jejíž personál byl složen především z dobrovolníků pocházejících z evropských slovanských zemí. Pokrok, kterého bylo při budování izraelských tankových vojsk dosaženo, dokumentuje opodál stojící Merkava Mk.1.

Neobyčejně rozsáhlá je série vozidel na podvozku amerického tanku Sherman. Kromě klasických válečných verzí M3 a M4 jsou vystaveny v Izraeli upravené verze M50 a M51 spolu s různými speciálními vozidly, Najdeme zde například Sherman Crab vybavený rotačním zařízením pro zdolávání minových polí, Sherman nesoucí zdvihatelnou dělostřeleckou pozorovací plošinu či raketomet, Sherman přestavený na cvičný pohyblivý cíl a řadu dalších. V izraelské armádě bylo zařazeno celkem 16 modifikací tohoto tanku, z nichž většina je v muzeu vystavena.

Další generaci amerických tanků použí-

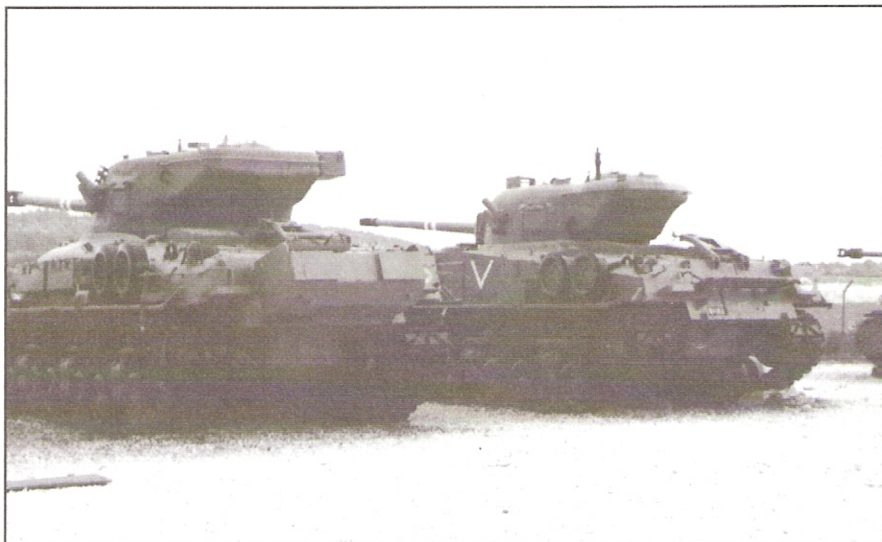
Kořistní egyptskou techniku západního původu reprezentují (zleva) Archer a unikátní úprava Shermana. Za pozornost stojí dva různé druhy výsostného označení

Captured Egyptian armors of western origin. Archer (left) and a unique Sherman modification (right). Note different markings.



vaných Izraelem reprezentují tři verze M48. Tyto tanky byly zařazeny do výzbroje IDF v roce 1960, kdy asi 160 kusů dodala SRN ve verzi M48A2C. Kromě toho bylo ukořistěno značné množství M48A1 jordánské armádě během šestidenní války. Konečně, po roce 1967 bylo několik stovek M48A3 prodáno přímo z přebytků americké armády. V době války v roce 1973 byly již tyto tanky modernizovány na standard M60. Výzbroj pocházející z Francie je zastoupena tankem AMX 13. Ten byl v Izraeli poprvé nasazen v roce 1956, ale ještě v šestidenní válce o 11 let později se zúčastnil bojů na Golanských výšinách. Britská konstrukční škola je zastoupena třemi verzemi Centurionu a několika speciálními vozidly na podvozku tohoto tanku. Izraelská armáda získala první Centuriony v roce 1959 ve verzích Mk.3 a Mk.5. V průběhu šedesátých let byl zahájen modernizační program, jehož cílem bylo unifikovat kanónovou výzbroj izraelských tanků. Za jednotnou zbraň byl vybrán britský kanón L7 ráže 105 mm. V roce 1967 byla již část z dvěstě padesáti Centurionů vržených do bojů vybavena touto novou zbraní. Další Centuriony získal Izrael v roce 1968 z Nizozemí, jehož armáda přezbrojovala na Leopardy. Přestože tanky byly prodány jako „šrot“, pro Izrael se staly velkým přínosem. Holanďané je totiž v polovině šedesátých let modernizovali zástavbou naftového motoru Continental AVDS–1790–2a. Tato přestavba byla později provedena i u ostatních izraelských Centurionů. V populárním tisku (nikoli však oficiálně) byly tyto dvakrát modifikované stroje označovány jako Panturion nebo Ben–Gurion.

Samostatnou kapitolou jsou muzeální exponáty kořistného původu. Lze je rozdělit na bojovou techniku, která neprošla žádnými úpravami, nese kamuflážní schéma původního provozovatele (izraelské armádě posloužila nanejvýš ke zkouškám) a techniku, která byla po určitých úpravách zařazena do služby u bojových jednotek izraelské armády. Modelářsky nejzajímavějšími exponáty, spadajícími do první uvedené kategorie, jsou bezesporu egyptský Sherman s věží z AMX 13, německý Panzer IV z výzbroje syrské armády nebo samohybné dělo SU–100 v barvách libanonských ozbrojených sil. Neméně zajímavá je bojová technika izraelské armády získaná jako kořist a pocházející převážně z Východu. Vystaveny jsou tanky T–54, 55 a 62 spolu s některými jejich speciálními variantami. Odhaduje se, že Izrael zařadil do služby kolem třistapadesáti tanků T–54/55. První z nich byly ukořistěny v průběhu šestidenní války



Tento pohled zřetelně odhaluje odlišnosti Shermanů M50 a M51
This view clearly shows the differences between Sherman M50 and M51

v roce 1967 a po určitý čas operovaly bez úprav, pouze s modifikovaným komunikačním vybavením, Za války v roce 1973 již byly některé izraelské T–54 vybaveny standardním britským kanónem L7 ráže 105 mm. V době bojů v Libanonu byla obrana těchto tanků zvýšena přidáním „aktivního“ pancíře. Když byla původní pohonná jednotka nahrazena americkým dieselovým motorem GM 8V–71T s poloautomatickou převodovkou Allison, neměly již tyto tanky s původními stroji protivníka prakticky nic společného. Poměrně dosti rozšířené označení těchto tanků Ti.67 je však chybné a v izraelské armádě nebylo nikdy zavedeno. Tanky nesly původní označení bez ohledu na množství provedených úprav.

Úsměv na tváři českého návštěvníka muzea zajisté vyvolá vystavený obrněný transportér TOPAZ v izraelských barvách. Okolnosti jeho získání izraelskou armádou nejsou známy.

Zajímavá je rovněž skupina lehkých, převážně kolových průzkumných vozidel. Pravděpodobně nejexotičtější z nich je jihoafrický Marmon–Harrington.

Muzeum je otevřeno ve všední dny (tj. v Izraeli neděle až čtvrtek) od 8 do 17 hodin, v pátek od 8 do 13, v sobotu a ve svátky je zavřeno. Vstupné činí 6 izraelských šekelů, fotografovat je povoleno bez omezení. Přímé autobusové spojení do Latroonu je pouze z Jeruzaléma. Kdo se vydá do muzea autobusem z Tel Avivu, musí přestoupit ve městě Ramla. Pro úplnost je ještě třeba dodat, že nevelká expozice pozemní bojové techniky se nachází v areálu muzea izraelského vojenského letectva na základně Haze-

Jeden z kořistních T–54 v podobě, jak byl používán izraelskou armádou. V pozadí libanonský SU–100.
One of the captured T–54's as used by the Israeli Army. Note Libanese Su–100 in the background.





Vzorně restaurovaný Hotchkiss, první výzbroj izraelských tankových vojsk.
Well preserved Hotchkiss – the first armament of Israeli tank units.

PZKPW IV ukořistěný syrské armádě.
PzKpw IV captured from Syrian army.



T–34 s poškozenou hlavní a neobvyklá přestavba na podvozku téhož tanku byly ukořistěny Egyptu.
T–34 with damaged turret, and an unusual modification of the same type captured from Egypt.



rim. Současnou techniku z výzbroje IDF je při troše štěstí možno spatřit na izraelských silnicích. Její fotografování, ač není výslovně zakázáno, může však u osádek vzbudit projevy nevole.
Na závěr ještě uvádím seznam vystavených typů bojové techniky v Latroonu, sestavený během mé návštěvy v březnu 1993.

Latroon 1993, seznam typů

Hotchkiss
Merkava, Mk.1
Sherman M3
Sherman M4
Sherman M50
Sherman M51
Sherman dozer
Sherman Crab
Sherman M50, houfnice 155 mm
Sherman artilery elevation post
Sherman ARV
Sherman target
Sherman s věží AMX 13
Sherman raketomet
M10
AMX–10
AMX–13
M48 s kanónem ráže 90 mm
M48 s kanónem ráže 105 mm
M48A5
Centurion Mk.3
Centurion Mk.5
Centurion "Panturion"
Centurion beach ARV
Centurion ARV
M113
Raby
M274 Mechanical mule
Charioteer
PZKPFW IV
Sturmgeschütz
Archer
BTR–152
SU–100
T–34
T–34 SPH
T–34 ARV
T–54
T–55
T–62
JS–3
JS–3 ARV
SU–152
BMP–1
TOPAZ
SU–57/2
PT–76
BTR–60
T–72
Daimler–Dingo
Saladin VF–601
Marmon–Herrington
Panhard AML–9
Staghoud
Ferret Mk.2
Bren carrier



Reálná představa porážky Itálie přiměla její britské a francouzské spojence ke společné dohodě podepsané 26. 10. 1917 o stažení 28. squadrony RFC resp. RAF (Sopwith Camel) a 34. squadrony RFC (RE8) z Francie, aby se na italské frontě zapojily do spolupráce s italským letectvem. Ještě v listopadu téhož roku k nim přibyly 45. a 66. squadrona RFC resp. RAF, obě vybaveny stroji Sopwith Camel. V červenci 1918 je pak ve Villaverla utvořena 139. sq. RAF (Bristol Fighter).

28. a 34. squadrona dorazily do Milána 12. resp. 14. listopadu 1917, přičemž část posádek 28. squadrony se do operační služby zařadila již 48 hodin po příjezdu. 22. 11. se Camely přesunuly do Verony a o 6 dnů později se znovu stěhovaly, tentokrát na letiště v Grossa. Mezitím dorazila 66. squadrona a obsadila letiště u Verony. Zbývající 45. squadrona šťastně dorazila na Štědrý den na letiště Istrana. Téměř okamžitě se všechny tři stíhací britské jednotky zapojily do každodenních operačně hlídkových letů, které běžně prováděla trojice letounů pohybující se ve výši okolo 3000 m směrem nad frontu Asiago a Piava, zatímco k ochraně letounů RE8 34. squadrony se obyčejně zapojila šestice strojů stíhacího doprovodu.

Souboje mezi Camely a jejich rakousko–uherským soupeřem byly zpočátku poměrně vzácné, avšak již od poloviny ledna 1918 jejich počet značně stoupl. Až do příchodu britských leteckých jednotek si mnozí rakouští stíhací letci kladli otázku, nač vlastně doprovázejí vlastní průzkumné stroje, když téměř absolutní nadvládu ve vzduchu nad italskou frontou udržovaly tam přidělené stíhací jednotky Německa – Jasta 1, 31 a 39. Avšak bezprostředně se blížící německá ofenzíva ve Francii byla příčinou jejich stažení zpět na západní frontu. A tak pouze Jasta 1 k 13. 3. 1918 zaujala nové postavení na základně San Fior, zatímco piloti Jasta 31 a 39 byli postupně odveleni. Ke konci března se většina německých stíhačů z it. fronty nacházela již ve Francii.

30. března 1918 odstartovala trojice Camelů z letiště San Pietro ve složení: kapitán P. Carpanter[2] (Camel B7387), poručík H. R. Eycott–Martin (Camel B7283) a poručík Alan Jerrard (Camel B5648) k hlídkovému letu. Těsně před polednem se výše uvedená formace nacházela v oblasti nad nepřátelským letištěm Mansue, kde hluboko pod sebou spatřila čtyři rakouské stíhací Albatrosy D.III (Oeffag), doprovázející dvoumístný průzkumný letoun údajně typu Rumpler z Flik 32D. Sestava Camelů s převahou výšky zaútočila ze slunce na rakouského protivníka, v jehož čele stál sám velitel Flik 51J Oberleutnant Benno Fiala von Fernbrugg, letící na stroji č. 153.155. Poručík A. Jerrard byl prvním z trojice „velbloudů“, který zaútočil na jeden z Albatrosů dlouhou dávkou ze svých kulometů, avšak střely se minuly cíle. Ale to již další britská stíhačka pilotovaná kapitánem Carpanterem dosáhla ocasu jiného z Albatrosů a přesně v 11.40 hodin zaznamenává první sestřel tohoto operačního letu. Jerrard mezitím pronásleduje dalšího protivníka, přičemž ztrácí výšku, Oeffag však začíná po zásahu hořet a havaruje. Jerrard se ocitá nízko nad letištěm, ostřeluje hangáry a napadá Albatros, pokoušející se vystartovat Rakušanům na pomoc. Nakonec se podařilo zapojit do boje asi pěti nebo šesti[3] nepřátelským stíhačkám. Právě když Jerrard sestřeloval svého druhého Oeffaga, jiný Albatros mu seděl nebezpečně za ocasem. Ten se však stal kořistí poručíka Eycott–Martina, který si stihl připsat ještě jedno vítězství na své konto, než se spolu s Carpanterem dali na ústup k italské linii. Jerrard zůstal v boji s přesilou sám a po pokračujícím ostřelování letiště Mansue mu Britové přiznávají ještě jeden sestřel, než podlehl Albatrosu D III 153.155.

Alan Jerrard
a jeho Camel B5648

Jan Zahálka, Petr Aharon Tesař

Nejznámější britskou stíhačku I. světové války není zajisté milovníkům tohoto období nutno představovat. Rovněž není záměrem článku popisovat historii, technická data a výkony „velblouda“ (jak je zvykem přezdívat tento letoun), což by ostatně bylo nošením dříví do lesa, ale mírně poodhrnout roušku poněkud nejasné historie o nasazení britských jednotek RFC a RAF na italské frontě[1].

A právě následující řádky jsou určeny těm modelářům, kteří se chystají na model letounu Sopwith Camel a nechtějí přitom kopírovat tzv. éro z krabičky. Ovšem model určitého letounu, to je i kus historie s ním spjaté a není, myslím, na škodu přiblížit si na konkrétním příběhu osud vybrané předlohy i některá další fakta, která se k ní váží...

Společná rakousko-německá ofenzíva započatá 24. 10. 1917 pod přímým velením německého generálního štábu zamýšlela s konečnou platností porazit italského protivníka. Středem ofenzívy se stalo Capporeto, kde se italská obrana prudce zhroutila a zanechala tak široký prostor pro rozvinutí rakouských jednotek. 10. 11. 1917 dosáhly rakouské oddíly postupem na západ břehů řeky Piavy, kde se však jejich postup vlivem nedostatečného materiálního vybavení a záloh zastavil.

Na základě výpovědi P. Carpantera a Eycott–Martina byl poručík Alan Jerrard za tento boj dekorován britským řádem Victoria Cross (VC) jako jediný muž RFC resp. RAF na italské frontě a zároveň jako jediný pilot letounů Sopwith Camel v průběhu války.

Sám Jerrard popsal souboj následovně: „Mezitím, co jsem ostřeloval rakouské letiště v Mansue a z něho vzlétající nepřátelské letouny, byl jsem napaden Albatrosem Benno Fialy, jemuž jsem se postavil čelně. Oba naše letouny se přibližovaly velkou rychlostí. Benno Fiala vypálil dlouhou dávku, která zasáhla nos mého stroje, jenž se po několika výstřelech octl bez munice, kterou jsem před tím vypálil do hangárů a letounů na letišti v Mansue. Prudce jsem potlačil svůj stroj ve snaze uniknout směrem k italské linii. Avšak Fiala nacvičeným manévrem otočil svůj stroj o 180 stupňů a po chvíli jsem jej měl opět v patách.

Když se přiblížil na dostřel, vypálil po mém letounu další dlouhou dávku. Do souboje se zapojil další Albatros od Flik 51J, pilotovaný rovněž známým rakouským esem, Stabsfeldwebelem Eugenem Bönschem. Vtom se můj motor zastavil a Bönsch odstoupil od pronásledování mého letounu, snad proto, aby mne Fiala dorazil. Ten však viděl, že to není již třeba. Donucen k nouzovému přistání napikoval jsem svůj stroj na louku obklopenou vrbami, přibližně 3 km jižně od Mansue Gorgo al Montico". Při přiblížení na přistání zachytil Jerrardův Camel o strom a tvrdě dopadl na zem. Ztráta ocasních ploch i s kusem trupu, destrukce křídel a konečné postavení stroje na „hlavu", to byl výsledek jeho nouzového přistání.

Od počátku souboje stálo tzv. štěstí v neštěstí na Jerrardově straně, neboť trosky trupu s britským letcem pouhou souhrou náhod nevzplanuly. Instinktivně se vyprostil z torza zničeného stroje, pln podlitin upadl do těžkého šoku, avšak jiných vážnějších zranění nemaje. Jeho přemožitel okamžitě poté přistál na svém letišti v Ghirano, přibližně 4 km od místa Jerrardova „emergency landing" a automobilem se vypravil na místo dopadu své oběti. Setkání mezi vítězem a poraženým bylo přátelské



"Vítěz a poražený", Oblt. Benno Fiala (v letecké kukle) a Lt. Alan Jerrard (vpředu kráčejí k vraku Jerrardova Camelu 30. března 1918.
"Winner and the defeated" Oblt. Benno Fiala (wearning a cowl) and Lt. Alan Jerrard are walking to the wrecked Camel.

a Fiala von Fernbrugg osobně odvezl Jerrarda na rakouské velitelství v Oderzo. Pro Fialu znamenal Camel B5648 14. vítězství.

Prohlídka Jerrardova vraku odhalila na 163 zásahů, z nichž 27! zasáhlo palivovou instalaci a 16! motor. Únik paliva z nádrže ještě ve vzduchu téměř jistě uchránil Jerrarda od uhoření po dopadu letounu na zem.

Britské oficiální prameny udávají, že v tomto boji bylo sestřeleno celkem 6 nepřátelských letadel. Rakušané přiznávají, že v boji utrpěl lehčí zranění na

noze Fw. István Fejes (eso s 15 sestřely) a 3 Albatrosy D III byly silně prostřílený.

Dále rakousko–uherské zprávy uvádějí, že zajatý Jerrard, když vyprávěl v soukromém rozhovoru okolnosti svého sestřelení, neopomněl uvést, že jej oba kamarádi nechali ve štychu... Podle vlastního tvrzení prý sám v poslední době létal tak nešikovně, že musel působit jako létající terč. Navíc měl smůlu. Když napadl rakousko–uherský výzvědný letoun, přišli mu na pomoc dva stíhači... Pochvaly se dočkala i nepřátelská protiletadlová palba.

Zajetí se poručíku Jerrardovi protáhlo téměř až do konce války, kdy se mu podařil útěk na italskou stranu fronty. Čekalo na něj nejvyšší britské vyznamenání – Victoria Cross.

Alan Jerrard se narodil 3. 12. 1897. Za války sloužil zpočátku u 5. jižního Staffordského pluku. V roce 1915 byl převelen k RFC a v r. 1917 zařazen k 19. squadroně, vybavené letouny Spad. 5. 8. 1917 utrpěl Jerrard zranění a po svém vyléčení je k 22. 2. 1918 odeslán k 66. sq. na italskou frontu.

Hned 27. 2. v kokpitu Camelu B3840 sestřeluje stíhací Berg D I. 7. 3. již s letounem B5648 vítězí nad pozorovacím balónem na Piavě a o čtyři dny později je mu připsána další stíhačka Berg. Čtvrté vítězství na sebe nenechává dlouho čekat, 21. 3. ve 12.45 podléhá Jerrardovým zbraním stíhací Albatros D III v prostoru východně od Vazzola.

Za třicátý březen byl Jerrard v nepřítomnosti vyznamenán Victoria Cross. Toto vyznamenání obdrželo během války pouze 19 letců, a to většinou posmrtně... Jerrard byl ještě dodatečně vyznamenán italskou bronzovou medailí za chrabrost.

V listopadu 1918 se vrací do Británie, kde však nepobyl dlouho, neboť se v r. 1919 opět dostává do boje, tentokrát však v rámci britských jednotek v Rusku.

Jerrard sloužil v RAF až do svého vyřazení v hodnosti „Flight Lieutenant". Zemřel 14. 5. 1968 ve Weston–Super–Mare.

Seznam vítězství Alana Jerrarda u 66. sq., 1918

1	27. 2.	Berg D I	Camel B3840	zničen	Vittorio	12.45
2	7. 3.	balón	Camel B5648	zničen	Ghirano	10.15
3	11. 3.	Berg D I	Camel B5648	zničen	sev. Valstagna	11.40
4	21. 3.	Alb. D III	Camel B5648	zničen	vých. Vazzola	12.45
5	30. 3.	Alb. D III	Camel B5648	zničen	již. Mansue	11.41
6	30. 3.	Alb. D III	Camel B5648	zničen	Mansue	11.45
7	30. 3.	Alb. D III	Camel B5648	zničen	sev.Mansue	11.50

Poznámky k textu:
1) Viz ještě HPM 3/93
2) Některé prameny udávají znění Carpenter.
3) Jiné prameny udávají počet 10 nebo vyšší, např. 13. Šlo zřejmě o posilu z letiště Flik 51J Ghirano.

Seznam použitých pramenů:
Bowyer: Sopwith Camel–King of Combat
Shores, Franks, Guest: Above The Trenchez
Schiemer: Die Albatros (Oeffag)–Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen
O' Connor: Air Aces of the Austro–Hungarian Empire
Cross and Cockade Journal, Vol. 3, No. 1, 1972



Boční pohled na torpédoborec třídy Udaloj ukazuje rozmístění hlavních zbraňových a elektronických systémů.
Starboard view of the Udaloy class destroyer.

Raketové torpédoborce třídy Udaloj

Ivo Pejčoch

Osmdesátá léta znamenala ve flotě bývalého Sovětského svazu období rozsáhlé modernizace hladinových sil, zejména co se týká těžkých lodí, a změny názoru na jejich celkovou koncepci. O stavbě prvních klasických letadlových lodí jsme již v minulosti hovořili, stejně jako o kontroverzním programu výstavby velkých atomových raketových křižníků typu Kirov. U veřejnosti však je méně známa snaha po získání moderních raketových křižníků a torpédoborců. Nejnovější křižníky zastupovala třída Slava, z níž byla postavena čtyři plavidla a páté je ve vysokém stupni rozestavěnosti. Na přelomu osmdesátých a sedmdesátých let byl dále odstartován program budování dvou tříd velkých raketových torpédoborců, v nejstarších západních odhadech mylně považovaných rovněž za křižníky. Sovětská admiralita požadovala výstavbu dvou typů lodí se specializovanými úkoly, třída Sovremennyj je koncipována jako nosič protilodních letounových střel, její úlohou je tedy prioritně boj s hladinovými plavidly protivníka. Třída Udaloj pak představuje moderní plavidlo pro vedení protiponorkového boje. Hlavním sokem těchto lodí měly být podle původních propozic americké jaderné ponorky, jinak ovšem slouží i k doprovodu operačních svazů a v dalším spektru úkolů.

První loď tohoto typu, pojmenovaná Udaloj, měla založen kýl roku 1978 v kaliningradské loděnici Jantar, v únoru 1980 jej spouštějí na vodu a v listopadu 1980 dokončují. Postupně tento torpédoborec následovala řada sesterských lodí. Viceadmirál Kulakov (1978, duben 1980, září 1981) postavil závod Ždanov v Leningradu, stejně jako další Maršál Vasilevskij (1979, leden 1982, červen 1983), Admiral Zacharov vznikl opět v Kaliningradu (1979, listopad 1982, říjen 1983).

Další dva torpédoborce, Admiral Spiridonov (1981, únor 1983, září 1983) a Admiral Tribuc (1980, duben 1983, srpen 1984) vznikly zase v Leningradu. Zbylé lodě pak postavil kaliningradský Jantar. Jde o Maršál Šapošnikov (1983, leden 1985, říjen 1985), Simferopol (1984, únor 1985, prosinec 1986), Admirál Levčenko (1984, srpen 1985, listopad 1987), Admirál Vinogradov (1985, květen 1987, září 1988), Admirál Charlamov (1987, 1988, 1989), a Admirál Pantělejev (1988, 1989, 1990).

Na rozdíl od třídy Sovremennyj, kde je použito systému s parními turbínami a kotli, byly u třídy Udaloj nasazeny čtyři plynové turbíny o celkovém výkonu 88 200 kilowattů. Zajímavý je zde odvod spalin, protože každá turbína má vlastní komín, čtyřkomínová konfigurace je v současnosti velmi neobyklá. Komíny jsou zde postaveny ve dvou paralelních dvojicích mezi přední nástavbou a palubním hangárem. Plný výkon pohonného systému dovoluje dosažení rychlosti 32 uzlů, pri plavbě ekonomickou dvacetiuzlovou rychlostí dosahuje akční rádius lodi 7000 námořních mil, při rychlé jízdě na plný výkon turbín pak jen 2300 námořních mil.

Hlavní zbraní torpédoborce jsou dva čtyřnásobné odpalovací kontejnery raketových střel KT 106 Metel, známějších v kódu NATO jako SS–N–14 Silex. Jedná se raketové protiponorkové samonaváděcí torpédo s doletem asi 56 kilometrů, představující sovětskou odpověď americkému systému Asroc. V akci nelze kontejnery znovu přebít, protože na plavidle nejsou uskladněny rezervní SS–N–14. Další protiponorkové zbraně reprezentují dva raketové vrhače hlubinných bomb RBU 6000 o dosahu šest kilometrů. SS–N–14 se nacházejí v kontejnerech, umístěných do výřezů v hlavní nástavbě, RBU 6000 pak jsou montovány na plošiny nad hangárem.

Mezi zadním stěžněm a hangárem se nacházejí na bocích dva torpédomety ráže 533 milimetru v čtyřhlavňových provedeních. Reaktivní protileteckou



výzbroj představují střely Kynšal, známé v kódu NATO jako SA–N–9. Celý systém s těmito raketami se nazývá Klinok. Střely jsou umístěny na revolverových zásobnících po osmi a zapuštěny do sil pod palubou, z nichž startují kolmo vzhůru. Na přídi torpédoborců třídy Udaloj jsou instalována čtyři takováto sila s revolverovými zásobníky, vrchní části sil s kryty ústí vystupují nad úroveň paluby. Za tímto vypouštěcím zařízením jsou v ose lodi postaveny nad sebou dvě jednohlavňové věže s kanóny ráže 100 mm typu AK 100 o délce hlavně 70 ráží. Tyto automatické kanóny mají rychlost střelby osmdesát projektilů za minutu a dostřel osmnáct kilometrů. Jsou univerzální, určené k boji s námořními i vzdušnými cíli, jejich maximální elevace dosahuje + 80. V rozích plošiny pod zadním stěžněm jsou montovány čtyři šestihlavňové rotační kanony AM 630 ráže 30 mm s rychlostí palby 3000/minutu a dostřelu 2500 metrů. Ty slouží zejména k boji s blízkými vzdušnými cíli. Po zkušenostech z bojů u Falkland a amerických misí v Perském zálivu během irácko – iránské války a hlídkování poblíž libyjských výsostných vod byly na tyto sovětské torpédoborce instalovány dvouhlavňové kulomety ráže 12,7 mm, jejich počet se u jednotlivých plavidel liší. V případě potřeby by byly použity k odražení útoku malých rychlých člunů nebo vrtulníků. Na zádi se nachází letová paluba pro dva vrtulníky Kamov Ka 27, známé v kódu NATO jako Helix. Jejich úkolem je především protiponorkové hlídkování, popřípadě boj s ponorkami protivníka. Z letové paluby jsou vrtulníky odtahovány mohutnými vraty do hangáru, představujícího zadní nástavbu.

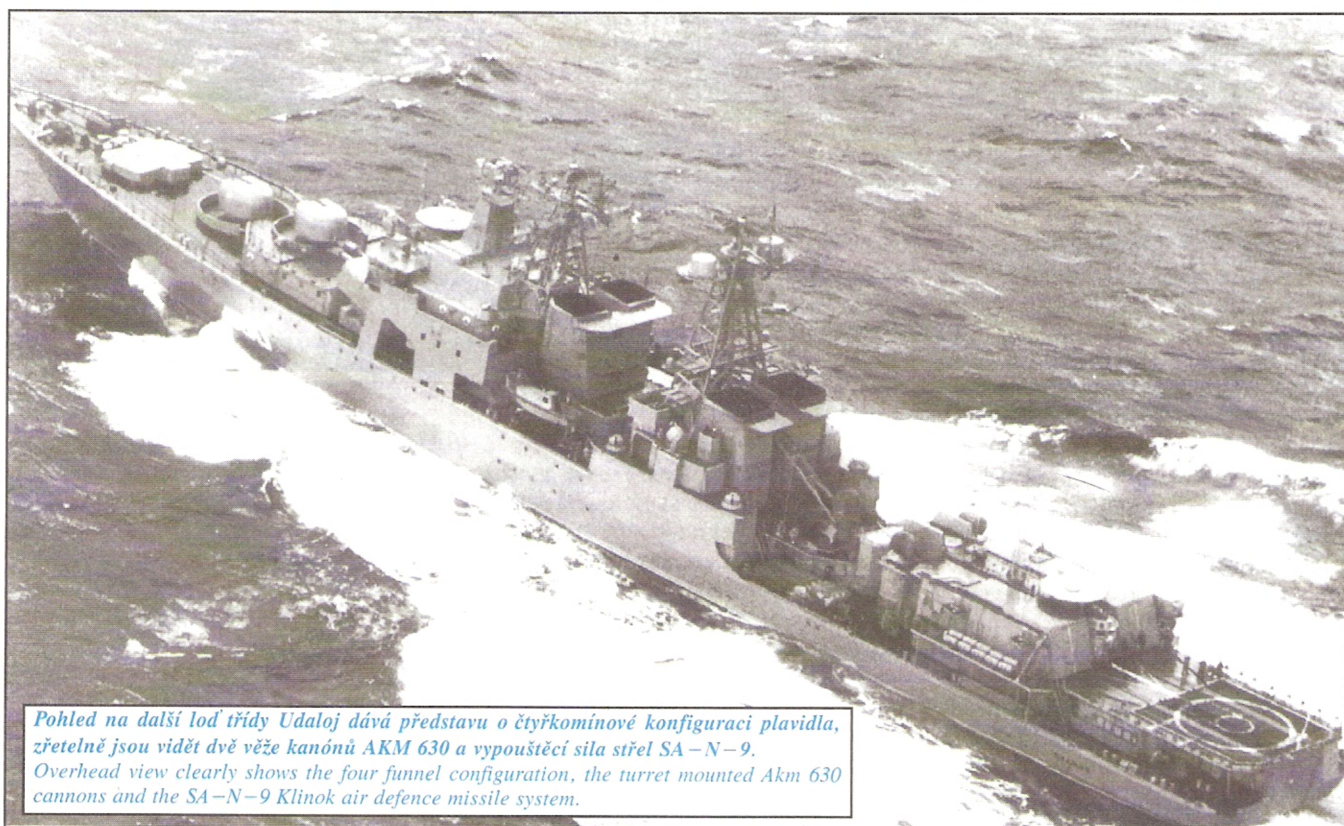
Elektronické vybavení zastupuje radar pro sledování vzdušného prostoru dalekého dosahu, označovaný v kruzích NATO jako Top Plate a v Rusku typ Fregat. Tři první torpédoborce nesly dva radary pro sledování vzdušného prostoru Struit Pair, u dalších je montován jeden a druhý nahrazen systémem Top Plate. Pro navádění střel SA–N–9 slouží dva radary Cross Sword, dva radary Eye Bowl spolupracují se zbrojním systémem SS–N–14. Palbu 100 mm děl navádí radar Kite Screech (MR 145 Lev), pro rotační kanóny jsou montovány radary Bass Tilt (MR 123 Vympel) v počtu dvou soustav. Pro sledování nadhladinových cílů se používají tři radary Palm Fround. Sledování podmořských objektů zajišťují dva sonary, jeden o vysoké citlivosti. Z dalších aparatur lze jmenovat dva systémy TACAN vzoru Round House, dva systémy Salr Pot AB, systémy radioelektronického boje Bell Skround a Bell Sovat, systém sledování radarového vyzařování z letounů a řízených střel Vell Shroud a navigační a spojovací soustavy i další komplety.

Podle některých údajů ruská admiralita zprvu uvažovala o pokračování výstavby třídy Udaloj modifikovanými loděmi s vylepšenou elektronickou výzbrojí, ale vzhledem k těžkým obtížím postsovětské ekonomiky k tomu patrně nedojde. Dosud všechny lodě popsaného typu náležejí do stavu ruské floty, ale není jisté, zda po zakončení jednání o rozdělení černomořské floty mezi Rusko a Ukrajinu nebude některý z těchto torpédoborců Ukrajině převeden.

Model torpédoborců Udaloj a Admiral Zacharov vyrábí v měřítku 1:700 japonská firma Skywawe. Jde o vynikající kit vysoké úrovně zpracování, bohužel zatím nedovážený na český trh.

základní data	
délka	163,5 m
šířka	19,4 m
ponor	6,2 m
standardní výtlak	6400 t
plyný výtlak	8300 t
max. rychlost	32 uzlů
akční rádius	6900 n.mil/20 uzlů
výkon strojů	88200 kW
posádka	320 mužů

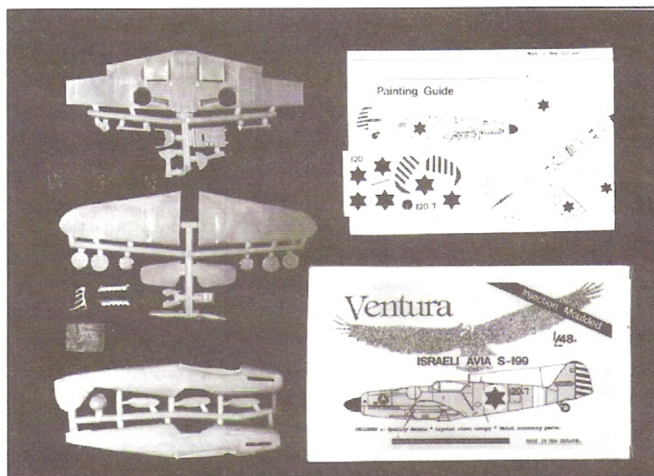
Použité prameny
Conways All the World Fighting Ships
Weyers
Janes
S. Zaloga: Slava, Udaloy and Sovremenny
J. Polmar: The Naval Institute Guide to the Soviet Navy
J. Jordan: Modern Soviet Warships
J. Jordan: Soviet Warships 1945 to present
Okrety wojenne 2/92
Warship



Pohled na další loď třídy Udaloj dává představu o čtyřkomínové konfiguraci plavidla, zřetelně jsou vidět dvě věže kanónů AKM 630 a vypouštěcí sila střel SA – N – 9.
Overhead view clearly shows the four funnel configuration, the turret mounted Akm 630 cannons and the SA – N – 9 Klinok air defence missile system.

Avia S–199
měřítko 1:48
výrobce Ventura
cena u zásilkové služby HaPM: 480,- Kč

Novozélandská modelářská firma Ventura se na našem trhu představila kitem pro českého modeláře velmi aktuálním, totiž čtvrtkovou Avií S–199, žadnou jinou světovou firmou nevyráběnou v tomto zmenšení. Model je vyráběn technologií short-run ze středně šedého, relativně měkčího plastiku. Nabízený kit představuje stroj s původní německou „Gallandovou" kabinou a bez chladiče oleje. Překryt kabiny není klasický stříkaný, ale vylisovaný z acetátové destičky, práce s ním je sice o něco pracnější, na druhé straně ale skýtá dokonalý pohled do interiéru. Jednotlivé díly stavebnice jdou vcelku snadno složit, jen u některých spojů je nutné přistoupit ke tmelení. Negativní rytí je jemné, v místech tmelení a následného přebroušení je třeba jej znovu doplnit. Interiér kabiny obsahuje základní vybavení, podle fotografií otištěných v HPM a L+K jej lze pochopitelně doplnit a přiblížit se tak reálu. Po doplnění a dovybavení volají i podvozkové šachty a hlavní nohy podvozku. Kladem je, že kit obsahuje kovovou síťku na vlepení do ústí chladičů a kovové řady výfuků. Vrtule je dělena na kužel a samostatné listy, při jejichž lepení musíme dbát zvýšené pozornosti u dodržování geometrie. Během oddělování dílů od licího rámečku je též třeba postupovat opatrně, neboť vtokové kanálky jsou dosti silné a mohlo by dojít i k odlomení části letadla. Hlavně kanónů doporučuji vyrobit nové z injekčních jehel. Obtiskový aršík dovoluje postavení stroje izraelského letectva z války o nezávislost v roce 1948. Podle firmy Ventura jde o stroj, na němž létal nynější prezident Izraele Ezer Weizmann. O nasazení Avií v Izraeli jsme psali ve Speciálu HPM, kde je také otištěna barevná kamufláž stroje z tohoto období. Avie, dodané do Izraele, nesly na všech polochách německou



barvu RlM 02, ne tedy světle šedou, jak se často uvádí a je to psáno i v návodu Ventury (RlM Grau 02 měla šedozelený odstín). Pochopitelně je možné přistoupit i k jiné barevné variantě, například vícebarevné kamufláži, používané v Izraeli po první arabsko–židovské válce, nebo postavit stroj v barvách československého letectva. V tomto případě lze doporučit jako pramen čtrnáctideník L+K, který se v minulosti tomuto stroji a jeho službě u nás několikrát podrobně věnoval.
Drobné mouchy stavebnice jsou pochopitelné, neboť se nejedná o kit, stříkaný do klasické jiskřené formy, ale celkový dojem po dokončení Avie S–199 je velmi příznivý. Postavením z krabičky vznikne pěkný vitrínový model, náročnější si mohou podle svých schopností Avii ještě dále vylepšit. Myslím si, že model našeho posledního stíhacího letadla by neměl chybět v žádné sbírce příznivce čtvrtek našeho letectva (československé obtisky lze použít z jiné stavebnice domácí výroby).

Nakajima Kikka
měřítko 1:48
výrobce Ventura
cena u zásilkové služby HaPM: 735,- Kč

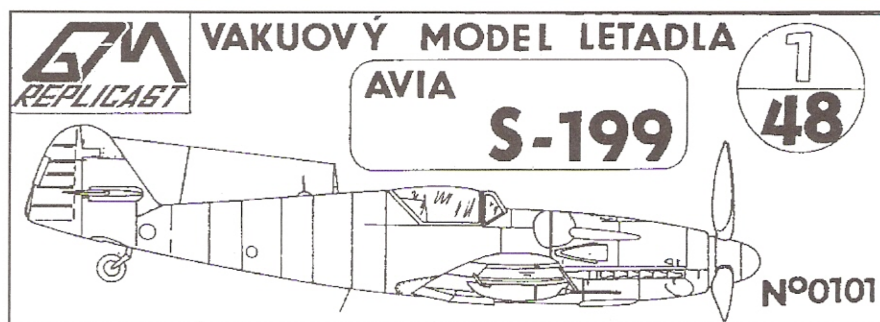
Na náš trh se v omezeném množství nyní dostal i zatím poslední model novozélandské Ventury, představující první japonskou proudovou stíhačku Nakajima Kikka. O tomto stroji jsme otiskli článek v HPM/93. Jde opět o model, vytvořený technologií shortrun, je však vidět, že od Avie udělali novozélandští konstruktéři formy opět několik kroků vpřed. Kikka vypadá velmi dobře, má pěkné negativní rytí, lépe provedené šachty podvozku a větší počet kovových dílů, představujících vstupní a výstupní kužele proudových motorů, přední nohu podvozku, palubní desku, pedály, přístrojový panel a drobné krytky. Jako v případě Avie S–199 jde o kov, známý jako white metall. Hmota je opět obdobná, i když zde mi připadala poněkud tvrdší. O oddělování dílů od rámečku platí to samé, co v předchozím případě, je nutné dbát zvýšené opatrnosti při přerušování dosti silných vtok. Broušení je potřebné pro začištění plošek po oddělení do rámečku a při úpravě tmelených partií. Těch zde není moc, poněkud je třeba použít tmelu například na spojnici křídla a motorových gondol.

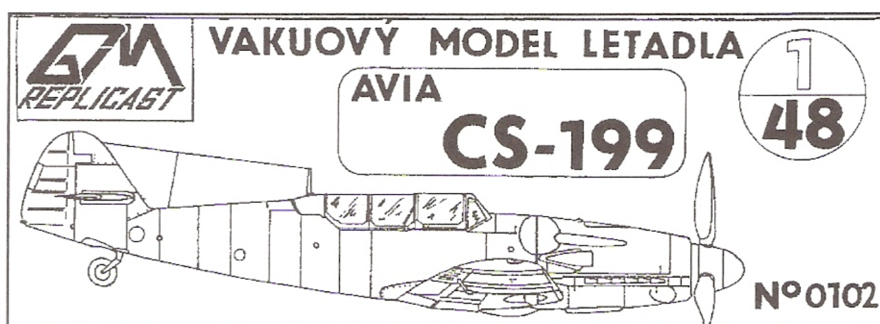


Jako u většiny letadel s příďovým podvozkem je samozřejmě nutné vyvážit příď, aby nám postavený model „nepadal na záda". Překryt kabiny je opět perfektně vytažen z acetátové folie, vyznačuje se značnou pevností a dokonalou čirostí a průhledností. Stejně jako v případě S–199 jsou dodány překryty dva, snad kdyby se jeden při oddělování od základní folie omylem poškodil. Návod je přehledný, popsaný v angličtině, na jeho osmi stranách najdeme vedle stavebního postupu i pěkné měřítkové kamuflážní schéma, řešené zároveň jako výkres, osm velkých fotografií detailů stroje a jeden snímek z předletové přípravy. Kvalitní obtisky jsou řešeny jako dvoudílné, nejdříve se nalepí bílý spodek, na nějž naneseme červený střed. Výrobce patrně chtěl zamezit možnosti špatného soutisku červené plochy s bílým lemem.
Celkově bych zhodnotil Kikku jako model velmi kvalitní, který i přes vyšší cenu doporučuji ke koupi všem „čtvrtkařům" zaměřeným na japonské letectvo druhé světové války nebo reaktivní stroje tohoto období.

Avia S 199
měřítko 1:48
výrobce Replicast GM
kat. číslo 0101
cena u zásilkové služby HaPM: 150,- Kč

Avia CS 199
měřítko 1:48
výrobce GM Replicast
kat. číslo 0102
cena u zásilkové služby HaPM: 150,- Kč





Pardubická firma GM Replicast nám poskytla k otestování dvě své novinky, vacuformové modely československého stíhacího letounu Avia S–199 a jeho dvoumístné cvičné modifikace CS 199. Obě stavebnice se skládají ze dvou destiček, díly jsou čistě negativně ryty a jasně zřetelnými obrysy, usnadňujícími vyříznutí ze základní desky. Výrobce vhodně dodal polyuretanový vrtulový kužel a čistě zpracované listy vrtule a podvozkové nohy včetně ostruhy, vytvořené z tzv. white metallu. Tyto kovové díly je pochopitelně třeba lepit buď kyanoakrylátovým „prstolepem" či pětiminutovým epoxidem. Návod je rozměrný a přehledný, zřetelně ukazuje usazení všech součástí. Jasné je, že práci s vacuformem přijme za svou jen část modelářského světa, ale ti, komu nevadí, získají dva překrásné modely našich slavných poválečných vojenských strojů. Potěšitelný je i fakt, že GM Replicast dodává u S–199 kabinu naší produkce, čímž se odlišuje od shortrunové Ventury, nabízející starší německý překryt, se kterým byly Avie dodávány do Izraele. Obtisky celkem pochopitelně ve stavebnicích chybějí, ale není velký problém je získat z některé v Čechách vyráběné stavebnici našeho letounu. Acetátové kabinky jsou čisté, čiré a dobře se s nimi pracuje. Sběratelům vacuforem bych obě Avie doporučil.



M48A3 Patton
měřítko 1:35
výrobce Academy
kat. číslo 1310
cena v ČR:

Firma MPM, zástupce výrobce Academy na našem trhu, nám poskytla na recenzi jeden z jejích starších modelů, americký střední tank M 48 Patton v provedení A3. Kit je v podstatě přebaleným výliskem Tamyi do nové krabičky, bohužel poněkud méně poutavé. Stavebnice sama je vylisována z tmavě zelené, dobře opracovatelné hmoty, přestože jde o poměrně letitý kit, vyznačuje se značným množstvím dílů a vcelku dobrým povrchem, nevyžadujícím odstraňování otřepů a tmelení vtaženin či podobných nešvarů. Jednotlivé díly na sebe dobře pasují a nevyžadují rozsáhlejší tmelení.

Pouze spodní část korby se vyznačuje velkými provozními otvory, pocházejícími z doby, kdy se Patton prodával jako funkční model s elektromotorkem. Přes relativní stáří působí kit pěkným dojmem, jen některé detaily jsou poněkud hruběji zpracované, a to se týká například držáku doplňkového kulometu na střeše kulometné věžičky, kulometu samotného či krytů reflektorů. Interiér zde pochopitelně chybí, ostatně jako u všech starších stavebnic pozemní techniky. Co se týká doplňkových detailů exteriéru, najdeme v rámečcích jednotlivé náhradní části pásů, kanystry, naviják s hadicí. Samozřejmě je nejlepší držet se fotografií reálného stroje a podle nich provést dovybavení kitu. Návod je srozumitelný, i když zhuštěný do dosti malého prostoru (jedna dvoustrana). Obtisky nabízejí stavbu stroje námořní pěchoty USA se stylizovanou hlavičkou zajíčka. M 48 však skýtá nepřeberné množství variant jak pro úpravu nebo i přestavbu M 48 A3 na jinou verzi, či lze sáhnout po odlišném barevném schématu jak již z Vietnamu, tak i ze služby u amerických ozbrojených sil. Podle fotografií si lze vybrat i dosti divoká schémata, zájemci o boje mezi Izraelem a jeho sousedy mohou provést konverzi na stroj používaný Izraelem, případně je možné postavit tank z výzbroje Bundeswehru, Jižní Koreje nebo dalších uživatelů. Ze stavebnice lze postavit slušný "vitriňák" za umírněnou cenu, proto jej lze doporučit kitařům všech věkových kategorií.

PROPAGTEAM VSETÍN

Propagteam Vsetín se stal mezi plastikovými modeláři znám výrobou obtisků. Za dva roky, které uplynuly od prvních pokusů je znatelný velký pokrok, který však bylo možno uskutečnit pouze díky velkému úsilí každého pracovníka této firmy.

Malý podnik, který čítá 14 pracovníků dnes vyrábí obtisky pro všechny podniky, které u nás produkují plastikové modely s výjimkou kovozávodů Semily. Celkem tedy firma Propagteam Vsetín kooperuje s osmi stálými odběrateli v České republice.

Je nesporné, že obtisky fy. Propagteam, které prošly dvouletým vývojem od neúspěchu díky praskajícímu laku až po dnešní kvalitu, přispěly nemalou měrou ke zlepšení kvality stavebnic plastikových modelů našich výrobců.

Vzhledem k velkému množství dopisů modelářů, kteří žádali o obtisky, které byly vyráběny do stavebnic, bylo rozhodnuto vyrábět i samostatné obtiskové sety (které do té doby byly vyráběny jen sporadicky) a tak vznikla nová řada obtiskových DECAL COLOR SERIES, která je charakterizovaná barvou přebalu. Právě tato barva umožní modeláři orientaci, pokud jde o období, kterého se kamufláž týká.

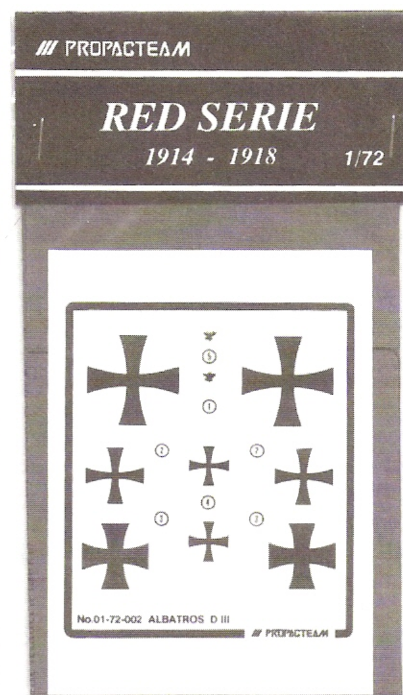
Tyto obtiskové sety jsou určeny vždy jen na jednu kamufláž daného typu letounu a obsahují výkres letadla s kamufláží a rozmístěním obtisků, dále 1 – 2 obtiskové sety a barevný přebal.

Mezi modeláři se tyto obtiskové sety staly oblíbenými a určitě v této řadě najde každý modelář ten svůj typ. Přijatelná je určitě cena Kč 24,– u měřítka 1/72 a Kč 28,– u měřítka 1/48.

Rozdělení:

01 RED SERIE	I. světová válka 1914 – 1918
02 BROWN SERIE	meziválečné období 1918 – 1939
03 GREEN SERIE	II. světová válka 1939 – 1945
04 GREA SERIE	poválečné období 1945 – 1970
05 SILVER SERIE	současnost 1970
06 GOLD SERIE	letecká esa
07 BLACK SERIE	pozemní technika

Připravují se i obtiskové sety pro bojovou techniku. Na pultech modelářských prodejen je obtiskové sety možno vybírat v modré složce, která je dodávána firmou Propagteam Vsetín k prezentaci této obtiskové řady.



Mezi další aktivity fy. Propagteam patří dále produkce papírových modelů letadel i bojové techniky a automobilů jak formou vystřihovacích pohlednic pro děti v řadě MINIHOBBY, tak i modely v měřítku 1/21 a 1/35, které jsou již skutečně náročnější, avšak v mnoha případech si nezadají s plastikovými modely, protože k modelům letadel jsou dodávány i lisované plastové kabiny.

Konečně vám již známou činností fy. Propagteam je i reklamní činnost, především výroba samolepek jak reklamních, tak i velké samolepky na skutečná letadla, a to především letecké. Samolepky Propagteam létají i na tygřích MIG–29, na MI–24 v Prostějově a mnoha dalších typech.

Z výše uvedených řádků je patrno, že slogan fy Propagteam – HOBBY PRO DĚTI A DOSPĚLÉ – má v daném případě platnost.

MPM v roce 1994

Jiří Lízler

Chceme-li představit záměry této firmy pro rok 1994, musíme se zmínit o tom, co má za sebou v roce 1993. Tento rok byl totiž pro její vnitřní život mimořádně náročný – kompletně se přestěhovala (její administrativa, sklad a zásilková služba jsou konečně na jednom místě, nové prostory má i výroba), zaváděla výpočetní techniku. Přitom uvedla modely z nových technologií a pracovala na nových modelech kooperačních. V roce 1994 se bude učit s těmito svými novými možnostmi a nástroji zacházet a úročit je. Mělo by se to projevit v oblastech obchodní i výrobní.

Při svém obchodování bude MPM mimo jiné reagovat na tlak rostoucích cen u svých zahraničních dodavatelů (hospodářská krize západu se ostře odráží i v hračkářském obchodování) a na rostoucí náklady vlastní





výroby. Cíl je jednoznačný – zůstat zajímavý pro zákazníka, a cesta je jediná – být pružný. Zmíněné technické prostředky by to měly umožnit a zákazník by to měl poznat v tom, že bude informován až do domu o tom, co a za kolik je zrovna k mání. Obojí, sortiment i ceny, se budou měnit víc, než jsme byli dosud zvyklí, a to oběma směry. Budou se hledat také další cesty, jak se do větších podrobností dozvídat, co si zákazník přeje.

Ve výrobě bude pokračovat to, co se osvědčilo, to jest program modelů méně známých strojů, které jiné firmy nevyrábějí nebo jejichž výrobky jsou u nás obtížně dostupné. Projeví se také výsledky čtenářské ankety, kterou provedl firemní časopis Novinky. Modely budou i nadále vznikat v několika řadách, vesměs stříkané, program vakuform se pozvolna uzavře. V řadě modelů short-run (z epoxidových forem) to bude několik méně obvyklých verzí Bf 109 a Fw 190, Fokker G-1, Kawaniši N1K1, Nakajima C6N, Jokosuka E 14Y, Micubiši A7M2, Sikorski R-4 a R-5, Junkers W-43, XF-85 Goblin, MiG-21F, SB-2, Z-126 /226 a několik amerických prototypů, vše 1/72.

Modely z forem kovových nesou obchodní název Condor a plánují se mimo jiné He 178, Su-22, SB2U, P-35, Fw 189, Jak-11, dvě soupravy německých raket, trailer a tahač k V2, to vše 1/72, He 178 též 1/48 a v měřítku 1/35 německé dělo SIG 33.

Z osvědčených kooperací vzejdou LaG-5, Su-9, Su-25UBK, Blenheim Mk I/IF, Swordfish Mk I/III, vše opět 1/72. Měly by se objevit úplné novinky ze spolupráce s partnery zvučných jmen – Tamiya (nové verze techniky 1/35 kategorie hi-tech), Hasegawa (letadla a technika 1/72 v levnějším „pytlíkovém“ provedení) a podobně i technika 1/72 Esci.

Jestli firma ohlášený program zvládne (anebo také přijde s něčím navíc), máme celý rok co dělat.



Squadron/Signal na přelomu roku

Na podzimních pultech se objevilo skoro šedesát publikací tohoto amerického vydavatelství, tituly zcela nové, nedávno vydané i dlouho postrádané.
Novinkami v řadě In Action byly v druhé polovině letošního roku **C–7 Caribou, H–60 Blackhawk, A–26 Invader** a **americké ponorky s balistickými jadernými střelami**, nejnověji pak **F–104 Starfighter** a **F/A–18 Hornet** a bojová vozidla **Amtrac**. Znovu doráží nedávné **Mosquito** (díl 1), **B–52, MiG–21, Su–25**, vozidlo **Bradley**, tank **Walker Bulldog** a atraktivní americké letadlové lodě (díl 1). Z bojových jednotek jsou objednané nejklasičtější – **britští commandos**, **zbraně SS** a **elitní americké oddíly ve Vietnamu**. Ve speciálních řadách přehled slečen namalovaných na letadlech (**Planes, Names & Dames** – 2.díl), **Golden Wings** (letadla USN a USMC v letech 1941 až 1945) a bohatě ilustrovaná kronika letky **VF–14 Tophatters** (1919 až 1991).
Pro většinu z nás ale jsou novinkami i tituly vydané po mnoha letech znovu. **Fw 190** měl v letecké sérii In Action číslo 19, o to srdečněji je vítán. Ani na zahraničních pultech nebyly léta k mání **německé železniční kanóny** a novým vydáním je i historie divize **Grossdeutschland.** Nu a speciálům **Wild Weasel** (likvidace protiletecké obrany) a **Gunships** (vzdušné „dělové čluny“) budou





jistě příznivci historie vietnamského konfliktu odolávat velmi těžko.
K některým z publikací má ještě jejich dovozce – firma MPM – zbylé výtisky českých překladů (sešitky A5 s kompletním textem i popiskami obrázků, k doptání v prodejnách MPM nebo lze objednat v zásilkové službě). Pro malou poptávku musela zrušit původní projekt, to jest přeložit je úplně všechny; pokud ale zájem bude, je ochotna ho obnovit. Rozhodnutí je tedy na čtenářích.
Na první pololetí 1994 je hlášena vlna reedicí, které odrazí rostoucí zájem nové generace mladých fanoušků letectví o dnes již padesát let starou historii. Objeví se tedy znovu **SB2C Helldiver, F2A Buffalo, Bf 110, SBD Dauntless, F6F Hellcat, F4F Wildcat, P–39 Airacobra** a **Ju 87 Stuka**, všechny In Action. Ve stejné edici vyjdou znovu tanky **Stuart** a **Sturmgeschütz III**. Obnovena budou vydání i v dalších řadách; **Aces of the 8th** (Esa 8. armády), **Aces of the Southwest Pacific** a historie obrněných jednotek **SS Armor**.
Objeví se samozřejmě řada novinek. Novými leteckými In Action budou **F3H Demon**, jeden z prvních palubních stíhačů pro každé počasí; **P-12/F4B**, řada dvouplošníků Boeing, typů významných pro histoii amerického letectva; **Fw 189**, dvouocasý víceúčelový letoun Luftwaffe. Námět květnové novinky snad není nutné blíže uvádět - **MiG-19** doplní migy v akci. V řadě bojových jednotek se objeví **LRRP** – další vzpomínka na Vietnam, kde tyto elitní průzkumné jednotky pronikaly hluboko do týlu nepřítele. V sešitě **US P.T. Boats** In Action pak jistě nebude chybět připomínka služby prezidenta Kennedyho na jednom z těchto torpédových člunů. V leteckých speciálech se nám nabídne další knížka shromažďující dokumentaci o letecké umělecké tořivosti - tentokrát to budou **Flying Scoreboards**, záznamy odlétaných akcí a vzdušných vítězství namalované na letadlech. **Bent & Battered Rotors** navazují na minulá alba obrázků z tvrdých přistání, tentokrát půjde o polámané vrtulníky. Kroniky leteckých útvarů rozšíří tituly o **31. bombardovací skupině** a o **325. stíhací skupině** "Checkertails". **Válka v Laosu** ze série vietnamskýh studií přiblíží neoficiální operace, ke kterým patří názvy jako Air America, Special Operations Squadron a US Army Special Forces.
Novinkou poslední, zato však úplnou, bude edice **Walk Around** - Obhlídka. Spolu s pilotem obejdeme v rámci předletové přípravy jeho stroj, podíváme se na povrch letounu, podvozek, řídící plochy, kabinu... To vše na 80 stranách (zpoloviny barevných) fotografií. První sešit se věnuje **F–16**, a nepomine ani výbavu pilota a pozemní zařízení.
Všechny zmíněné tituly by se měly objevovat mezi lednem a červnem v tempu dvou až tří měsíčně. Firma MPM předpokládá jejich dovoz bezprostředně po tom, co opustí za oceánem rotačky.

Jiří Lízler



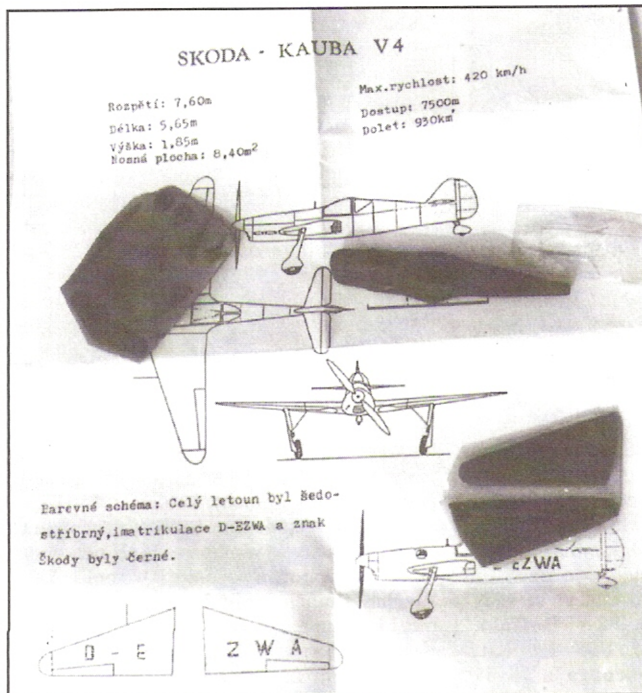
Panzer I B Kommando
měřítko 1:35
výrobce Italeri
kat. číslo 207
cena v ČR: 265 Kč



Italská firmy Italeri po dlouhých letech obnovila výrobu německého velitelského tanku Panzerbefehlswagen IB, vzniklého modifikací lehkého tanku PZ IB. Model je uložen ve dvou rámečcích ze světle šedého plastiku, přes stáří původní formy však jde o přecizní kit bez škrábanců, vtaženin, či otřepů. Stavba je jednoduchou záležitostí, jednotlivé díly jdou snadno sesadit, v jejich spojích přitom nemusíme nijak výrazně tmelit. Jako jiné kity pozemní techniky neobsahuje interiér, kdo by si jej chtěl sám vytvořit podle fotografií, má práci usnadněnu vhodným technologickým rozložením dílů. Pásy ze stříbřité hmoty jsou středně ohebné a na model je lze usadit bez větších obtíží. Přehledný vícejazyčný návod obsahuje stavební postup a tři kamuflážní schémata, jedno z tažení v Africe, další z polské kampaně a třetí z bojů o Francii. Pro zpestření jsme další dvě kamufláže zobrazili v barevné příloze.

V katalogu Italeri je vozidlo vedeno jako limitovaná série, což může znamenat, že jich nebylo vylisováno tak velké množství, aby se udržely na trhu po dlouhou dobu. Proto bych každému zájemci o německou bojovou techniku doporučoval tento zajímavý vůz zakoupit, dokud je volně k mání. Jeho cena není vysoká a svými zajímavými tvary a malými rozměry se stane zpestřením sbírky vaší historické bojové techniky.

Menší modelářské firmy v Čechách

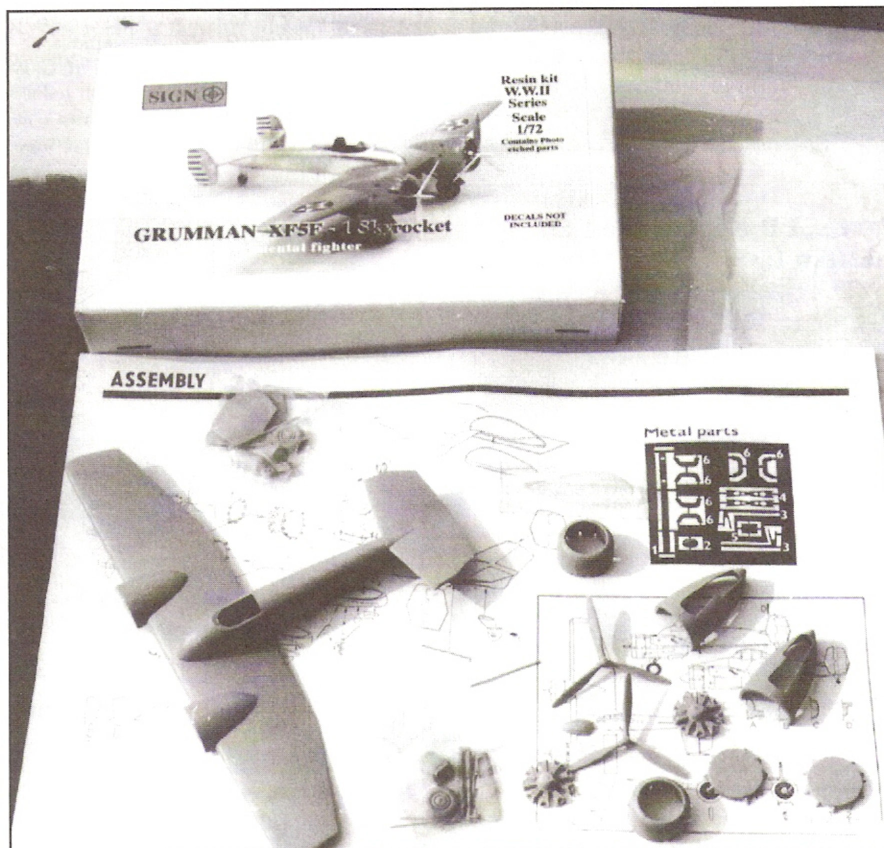


Chtěli bychom Vám stručně představit dvě z menších a méně známých českých firem, zabývajících se výrobou resin kitových letadel. První z nich je **SIGN**, která nedávno přišla s dvaasedmdesátinou americké stíhačky XF5F-1 Skyrocket, postavené v prototypech za druhé světové války. Model je vyráběn klasickou technologií, známou z modelářských burz uplynulých let, tedy z epoxidu, přičemž trup s křídly tvoří jeden díl a jsou plné. Povrch je však vzhledem k možnostem technologie čistě zpracován a působí věrným dojmem. Další části, jako podvozkové nohy, části motorových gondol, vrtule válce motorů, svislé ocasní plochy, kola podvozku a další díly jsou zataveny do mikrotenových sáčků a v podstatě je není třeba výrazněji opracovávat. Jednostránkový návod je stručný a přehledný, stavebnici doplňuje plástev s kovovými díly (tzv. lepty). Obtisky nejsou součástí vybavení, ostatně jako u valné většiny podobně řešených modelů, ale lze je bez nesnází použít z některého klasického kitu.

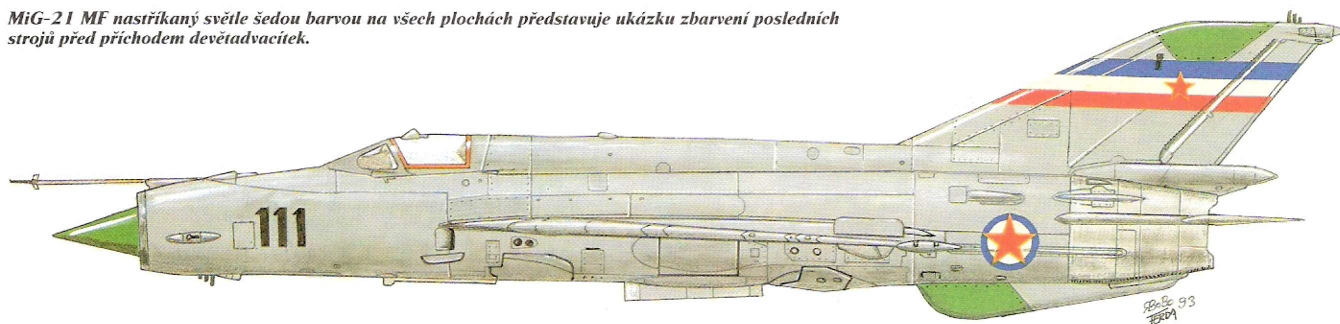
Kladenská firma **AV models** vešla do modelářského povědomí výrobou technologicky nenáročných modelů odlévaných z epoxidu např. J8M1 Šusuj, He 162S, aj. Většina modelů sestává z plných křídel i trupu, počet dílů se pohybuje kolem dvaceti. Plánky jsou řešeny stručně ale přehledně, není kamuflážní zbarvení ani stručná historie typu a upozornění, že modely lze lepit pouze epoxidovými lepidly. Obtisky nejsou přiloženy. Jednoduché a drobné typy nejsou baleny do bílých papírových krabiček s kresbou bokorysu toho kterého modelu, ale do mikrotenových sáčků s papírovým přebalem (Ohka typ 43, typ 11, Škoda Kauba). Modely jsou opět plné, počet dílů je zhruba deset. Problematika obtisků a plánků je stejná jako u jejich větších brášků. Poslední novinky jsou doplněny o kovové díly lité z bílé slitiny, např. Jokosuka E14Y1. U dalších mají být tyto doplňky stejně jako obtisky firmy MPD samozřejmostí.

Protože díly z bílé slitiny jsou v poměru s možnostmi technologie jejich výroby velmi přesné, objevila se na trhu novinka: drobné doplňkové sety řešené právě tímto způsobem. Zatím jde hlavně o sedačky typu KM-1, KM-36, ACES II nebo sedačky do letounů Bf-109, AVIA S-199, CS-199, připravují se však i různá ojátka, tyče, barely apod. Přestože jsou tyto sety kvalitní a levné, AV models nechce opustit výrobu z epoxidu. Mezi připravovanými novinkami, které by již měly být "duté" s kovovými díly, jsou např. Mitsubishi A7M1 a konverze na fotoprůzkumný P-38.

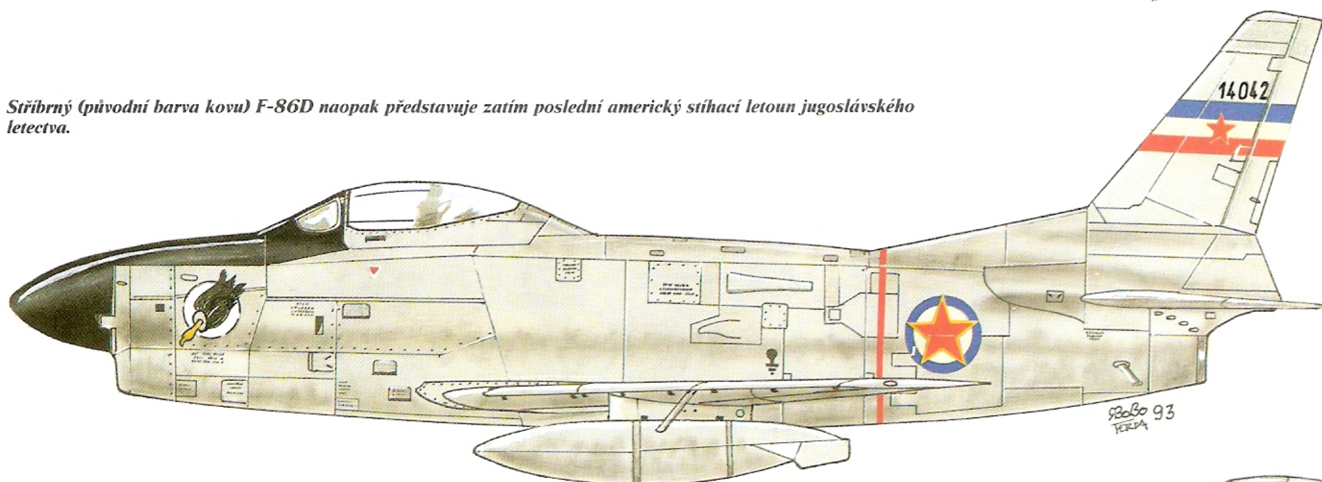
Závěrem je nutné zdůraznit, že se jedná o modely určené náročným modelářům, které je třeba ještě vylepšit, aby se výsledek podobal klasickému stříkanému modelu. Tuto práci ale vyvažuje skutečnost, že se jedná o typy, které nenajdete u tradičních ani úzce specializovaných výrobců. Navíc jsou kvalitativně srovnatelné s většinou západní produkce. Ceny jsou většinou podobné, jaké za své výrobky požadují západní výrobci, ale v markách. Potěšitelná je i snaha o vzrůstající kvalitu a distribuci. Doufejme, že AV models i SIGN pracovní elán vydrží a obohatí náš trh o další dvaasedmdesátinové výrobky.



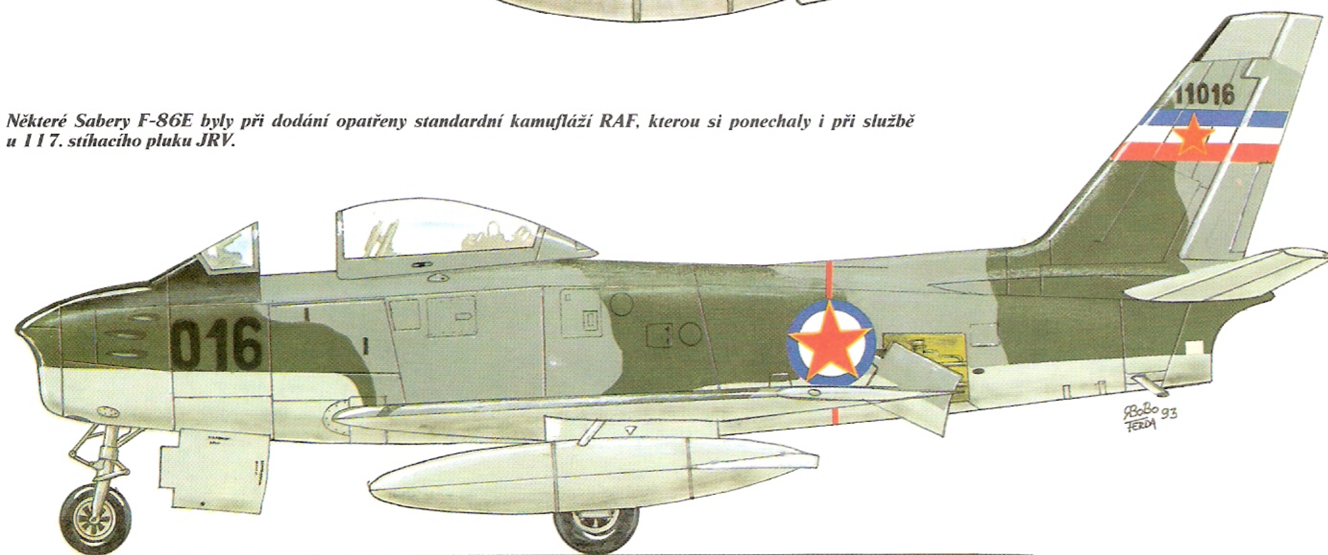
MiG-21 MF nastříkaný světle šedou barvou na všech plochách představuje ukázku zbarvení posledních strojů před příchodem devětadvacítek.



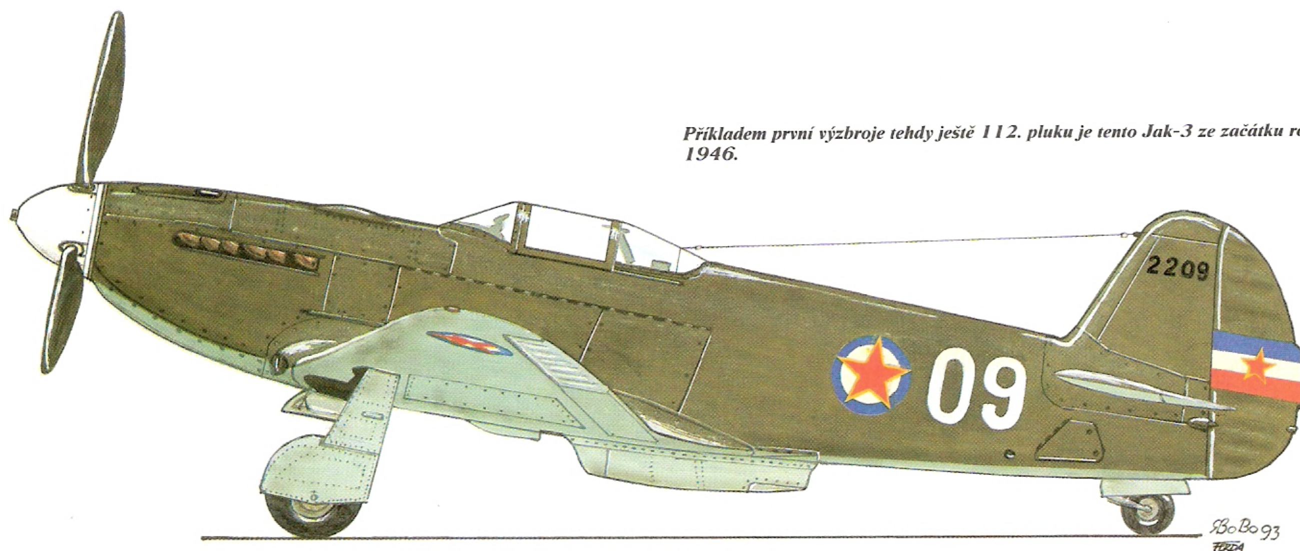
Stříbrný (původní barva kovu) F-86D naopak představuje zatím poslední americký stíhací letoun jugoslávského letectva.



Některé Sabery F-86E byly při dodání opatřeny standardní kamufláží RAF, kterou si ponechaly i při službě u 117. stíhacího pluku JRV.



Příkladem první výzbroje tehdy ještě 112. pluku je tento Jak-3 ze začátku roku 1946.



IDET 94

1.-4.6.94

BVV BRNO

2. MEZINÁRODNÍ VÝSTAVA VOJENSKÉ TECHNIKY

VÝSTAVNÍ OBORY: ZBRANĚ A MUNICE / TANKY A VOJENSKÁ VOZIDLA / LETECKÁ TECHNIKA / VELENÍ, SPOJENÍ A PRŮZKUM / ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKA A SLUŽBY / PŘÍPRAVA VOJENSKÝCH PROFESIONÁLŮ / OŠETŘOVÁNÍ A OPRAVY TECHNIKY, MATERIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ / ZABEZPEČENÍ A OCHRANA OSOB / VOJENSKÉ PŘEBYTKY A VOLNÉ KAPACITY / VÝSLEDKY KONVERZE

PŘIHLÁŠKU NA TUTO ODBORNOU VÝSTAVU VÁM ZAŠLOU:

Brněnské veletrhy a výstavy a.s., OS/3, P.O.Box 491
Výstaviště 1, 660 91 Brno
Tel.: (05) 4115 2961, FAX: (05) 4115 3054

Uzávěrka přihlášek 28.2.1994